



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



direction
départementale
de l'Équipement
Côte d'Or

Liaison Nord

de l'agglomération Dijonnaise

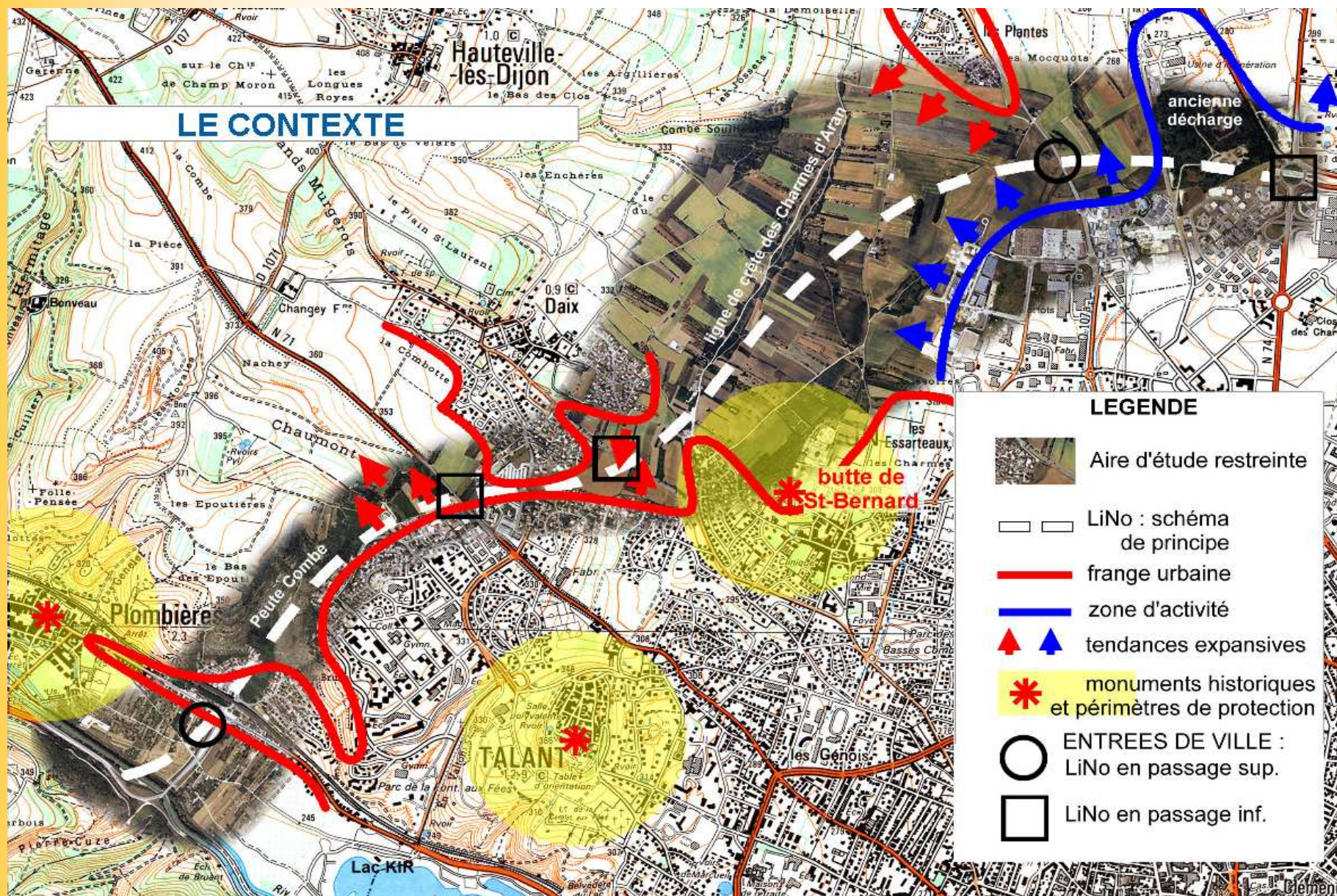
Engagements de l'Etat

Mars 2006

Sommaire

<u>A – Généralités</u>	<u>3</u>
A1 – Présentation, contenu et objectifs	5
A2 – Cadre d’application des engagements de l’Etat et les moyens de contrôle	8
A3 – Le projet, les caractéristiques de l’aménagement	11
A4 – Les étapes de la procédure	16
A5 – Les adaptations apportées au projet	18
 <u>B – Les engagements de portée générale</u>	 <u>19</u>
B1 – Les engagements de portée générale, relatifs à l’ouvrage proprement dit	20
B2 – Mesures compensatoires et d’accompagnement	27
 <u>C – Les engagements de portée localisée</u>	 <u>29</u>
C1 – Les engagements de portée localisée	30
C2 – Carte	32

A - Généralités



A1 - Présentation

Ce dossier présente les engagements pris par l'Etat à l'occasion de la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) du projet de Liaison Nord de l'Agglomération Dijonnaise.

Le dossier des engagements de l'Etat a été instauré par la circulaire n°92-71 du 14 décembre 1992 (dite circulaire Bianco) pour les grands projets d'infrastructures et élargie aux routes nationales par les circulaires du 5 mai 1994 et du 11 mars 1996.

Il résulte :

- des propositions contenues dans le dossier de l'enquête préalable à la D.U.P. et de l'étude d'impact issues de la concertation locale menée dans le cadre des nouvelles infrastructures de transport impactant les milieux urbanisés
- des réponses apportées aux conclusions de la commission d'enquête
- du décret d'utilité publique du 4 janvier 2006

Il comporte :

- une présentation succincte du projet et de la procédure préalable à la D.U.P.
- une présentation des engagements de l'Etat pour améliorer l'insertion de l'infrastructure routière dans son environnement
- une traduction cartographique des travaux

Les engagements de l'Etat portent sur les mesures d'insertion dans l'environnement de la Liaison Nord de l'Agglomération Dijonnaise

A1 – Contenu et objectifs

Des engagements de portée générale et des engagements de portée localisée

Les engagements de l'Etat sont présentés en deux temps et contiennent :

☐ LES ENGAGEMENTS DE PORTEE GENERALE :

Ils décrivent pour chaque domaine de l'environnement (eau, milieux naturels, paysage, risques, bruit, agriculture, patrimoine culturel, cadre et qualité de vie de la population, aménagement et développement local, travaux) les objectifs que se fixe l'Etat, et les moyens permettant de les réaliser.

Ces engagements s'attachent donc prioritairement aux milieux naturels ou humains, auxquels le projet fait subir des impacts.

☐ LES ENGAGEMENTS DE PORTEE LOCALISEE :

Ces derniers sont plus précisément destinés à la compréhension et à la prise en compte des problèmes localisés résultant du projet.

L'Etat présente ses engagements , pour chaque phase géographique considérée, et ce, thème par thème. L'objectif est ici de pouvoir retrouver sur un secteur géographique précis, les mesures de réduction ou de compensation des impacts du projet.

A1 – Contenu et objectifs

Le dossier des engagements de l'Etat a plusieurs objectifs :

■ AMELIORER LA QUALITE :

- de l'opération
- du projet lui-même, pour clarifier le 'cahier des charges' et le contrôle
- des projets ultérieurs, pour tirer les enseignements des bilans
- de la gestion globale de l'espace, par des actions partenariales complémentaires ou des mesures d'accompagnement qui permettent de maîtriser les effets induits et d'optimiser les effets positifs

■ CONTROLER LES ENGAGEMENTS DE L'ETAT

Cette action s'effectuera sous deux formes essentielles. Un suivi pendant les études d'exécution et les travaux, puis un contrôle de conformité et un bilan.

Ces objectifs seront atteints grâce à la mise en place d'un comité de suivi et à la réalisation de bilans étalés dans le temps. Ceux-ci permettront d'évaluer les effets réels de l'ouvrage, d'adapter si nécessaire les dispositifs, d'améliorer et résorber les impacts de l'ouvrage sur l'environnement.

**Des objectifs
de qualité
et de contrôle**

A2 – Cadre d'application des engagements de l'Etat et les moyens de contrôle

**Les engagements de l'Etat
seront mis en œuvre par la
D.D.E. de la Côte d'Or, maître
d'ouvrage, puis contrôlés
réglementairement**

Le maître d'ouvrage, Etat – Ministère des Transports, de l'Equipeement, du Tourisme et de la Mer, est représenté par le Directeur Régional et Départemental de l'Equipeement de Côte d'Or. Ce dernier est chargé de la bonne application des engagements pris par l'Etat, pendant toute la phase de réalisation des travaux.

La maîtrise d'œuvre est confiée pour la conception à un bureau d'études privé, autour d'un équipe pluridisciplinaire qui conduit les études de détail, avec obligation de respecter les engagements indiqués dans le présent document.

La maîtrise d'œuvre de la réalisation sera du ressort de la Direction Inter-Départementale des Routes (D.I.R.) du Centre Est, avec la même obligation des respect des présents engagements.

Le contrôle des engagements de l'Etat sera effectué, en relation de l'Inspection Générale, dans le cadre des dispositions réglementaires et clôturé par un procès verbal qui devra être fait moins d'un an après la mise en service de l'infrastructure. Un exemplaire de ce procès verbal de contrôle sera adressé à la Direction Régionale de l'Environnement (D.I.R.E.N.) de Bourgogne.

Le bilan des effets sur l'environnement de la réalisation de la Liaison Nord de l'Agglomération Dijonnaise sera établi par l'Etat, entre 3 et 5 ans après sa mise en service. Ce bilan rendra compte des moyens adoptés pour la protection de l'environnement et prévoira, le cas échéant, des mesures correctives.

L'obligation de respecter les engagements de l'Etat se fait dans la limite des attributions de la D.R.E. et de la D.D.E. Ainsi, le respect de ces engagements sera tributaire de l'aboutissement d'autres procédures telles que : les acquisitions hors emprises, la procédure de la loi sur l'eau.

A2 – Cadre d'application des engagements de l'Etat et les moyens de contrôle

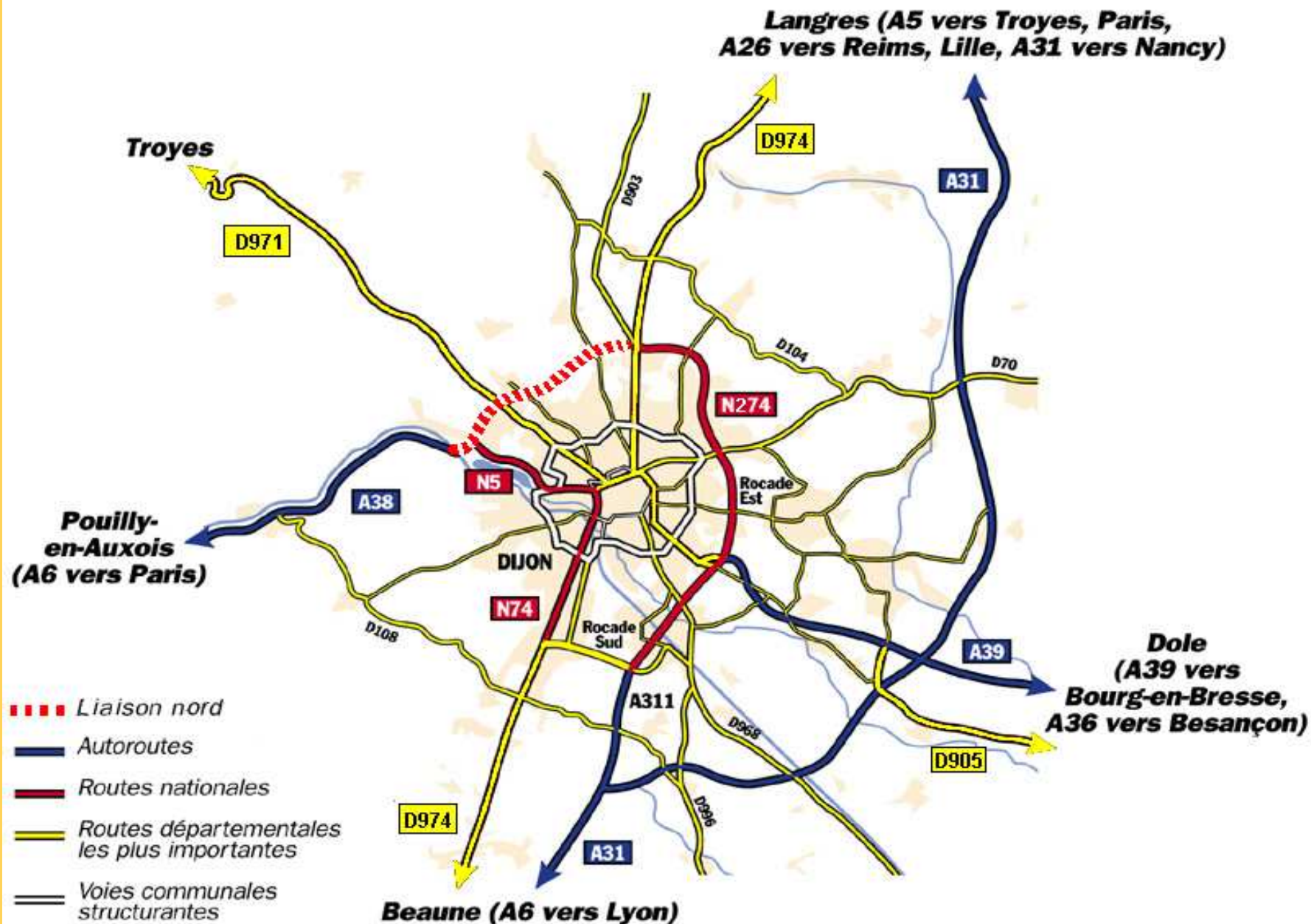
Les évolutions du territoire au voisinage de l'ouvrage permettent d'apprécier les impacts induits et de proposer des actions limitatives ou correctives en concertation avec les collectivités locales.

L'impact de la Liaison Nord sera mesuré au moyen d'indicateurs spécifiques et un bilan réalisé à partir des états initiaux. Ces études seront menées par des organismes spécialisés (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement, ...)

Ils concernent les domaines ci-après :

- socio-économiques
- milieux naturels
- trafic et sécurité
- ouvrages d'art
- environnement

Les effets induits de l'infrastructure seront évalués



A3 – Le projet

Le contournement de Dijon a été initié dans les années 1960 par la réalisation de la rocade Est (N274) qui assurait la jonction entre le Nord et le Sud de l'agglomération. L'essor de l'urbanisation, au Nord et à l'Ouest de Dijon, ainsi que l'accroissement du trafic routier n'ont fait que confirmer, au fil des années, la nécessité d'une liaison desservant ces deux secteurs et les reliant aux extrémités de la rocade Est et de l'autoroute A38.

Le projet de la Liaison Nord vise donc :

- à permettre les échanges locaux des communes périphériques de Plombières-Lès-Dijon, Talant, Daix, Fontaine-Les-Dijon avec les quartiers Nord et Est de Dijon dotés d'infrastructures d'intérêt régional (hôpitaux, universités, centres commerciaux, parc technologique,...)
- à soulager les boulevards périphériques de Dijon (Allobroges, Bouroches,...) et les voiries locales des communes précitées
- à assurer la continuité du réseau national A38, N274, A39, A31 pour le transit

La Liaison Nord, longue de 7.5 km, supportera dès sa mise en service, un trafic moyen estimé entre 19 000 et 28 000 véh/j selon les sections.

Le parti d'aménagement retenu sera réalisé :

- A l'horizon 2012 pour une voirie 2 x 1 voies sans rétablissement dénivelé des principaux échanges
- Possibilité à l'horizon 2025 d'une voirie à 2 x 2 voies avec rétablissement dénivelé des échanges

La poursuite du contournement de Dijon doit permettre :

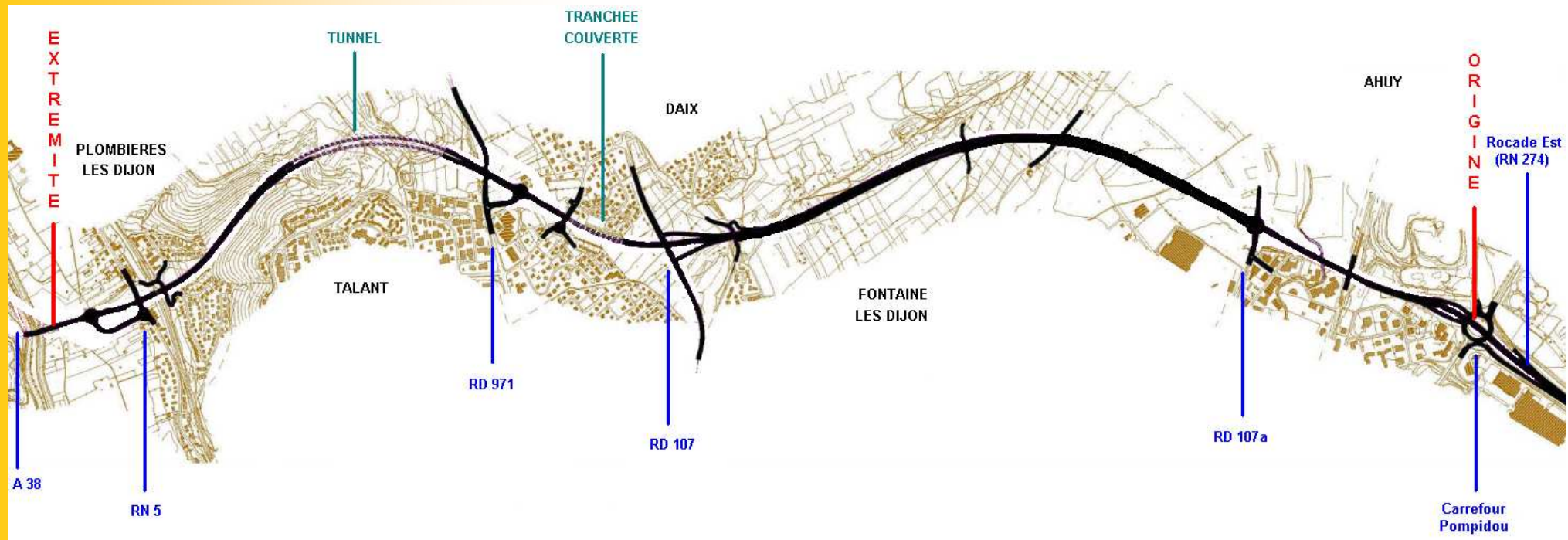
-de faciliter les déplacements Est / Nord / Ouest de l'agglomération

-de libérer les voiries locales non destinées au trafic inter-communal

- d'autoriser une meilleure accessibilité aux équipements régionaux

-d'assurer la continuité du réseau national

A3 – Les caractéristiques de l'aménagement



A3 – Les caractéristiques de l'aménagement

Conformément au parti d'aménagement à l'horizon 2012, la Liaison Nord, qui disposera du statut de ROUTE EXPRESS, sera pleinement opérationnelle.

Elle comprendra notamment :

- le rétablissement des principaux échanges à niveau de type 'giratoire' (hormis la RD 107 et le carrefour Pompidou existant)
- des aménagements spécifiques, propres à assurer la sécurité et la fluidité du trafic :
 - le rétablissement dénivelé d'infrastructures représentant un total de 12 ouvrages :
 - Route Nationale 5
 - Routes Départementales 971, 107a, 107
 - Voies communales (4 ouvrages)
 - Voies piétonnes (2 ouvrages)
 - Cours d'eau du Suzon
 - Ligne SNCF Paris – Lyon
 - la construction d'un tunnel bi-tube de 600 m à la Peute Combe dans sa forme définitive
 - la construction d'une ½ tranchée couverte à Daix
 - la réalisation d'une voie de détresse dans la descente de la Peute Combe
 - la réalisation d'un créneau de dépassement de 2 km entre les RD 107 et 107a

La liaison débute à l'extrémité Nord de la RN 274 (Rocade Est – carrefour Pompidou) contourne le parc technologique de la Toison d'Or et la zone d'activité de Fontaine-les-Dijon pour s'inscrire, après un parcours d'environ 2.5 km en rase campagne, entre les bâtis de plus en plus resserrés des communes de Fontaine-les-Dijon et de Daix.

Après avoir franchi la RD 971, elle redescend par la Peute Combe au travers des zones d'habitation de Talant et de Plombières-lès-Dijon, pour rejoindre la vallée de l'Ouche et l'autoroute A38, non sans avoir croisé successivement la ligne SNCF Paris – Lyon, la RN5, la rivière de l'Ouche et le canal de Bourgogne (ouvrage existant).

**Une route express à 2 x 1 voies
de 7.5 km avec des
aménagements spécifiques**

A3 – Les caractéristiques de l'aménagement

**A terme, une possibilité de
2 x 2 voies avec des échanges
dénivelés**

En configuration 2 x 2 voies, le parti d'aménagement dispose que la Liaison Nord serait construite pour assurer l'ensemble des échanges au moyen de carrefours dénivelés.

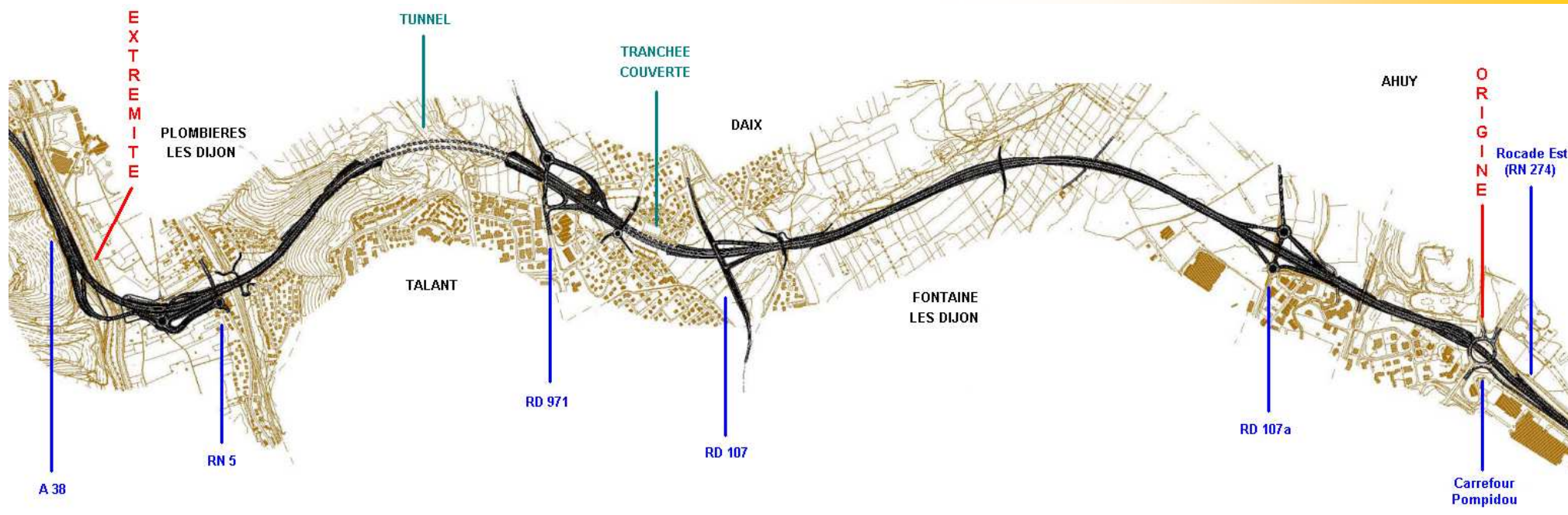
Les dispositifs de raccordement existants, constitués de giratoires, disparaîtraient au profit d'échangeurs complets au droit des RD 107a, 971 et de la RN5.

Les autres ouvrages, construits pour partie (Suzon, voie communale Charmette, tranchée couverte, OA SNCF) seraient prolongés pour couvrir la totalité des emprises.

L'ouvrage d'extrémité de la Rocade Est (carrefour Pompidou) sera réhabilité.

Le raccordement avec l'A38 sera effectué au moyen d'un nouvel ouvrage de type viaduc, qui participera, outre le franchissement de la rivière de l'Ouche et du canal de Bourgogne, à la réalisation de l'échangeur avec la RN5.

A3 – Les caractéristiques de l'aménagement



Tracé à 2 x 2 voies

A4 – Les étapes de la procédure

La commission d'enquête et les administrations ont émis des avis favorables à la déclaration d'utilité publique de la Liaison Nord

L'ENQUETE PUBLIQUE : L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée de septembre à octobre 2004 dans les six communes concernées par le projet : Dijon, Ahuy, Fontaine-les-Dijon, Daix, Talant et Plombières-lès-Dijon.

La commission d'enquête chargée de recueillir les observations de toutes personnes intéressées et les avis des collectivités, associations et organismes a remis son rapport le 21 mars 2005. Elle a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique de la Liaison Nord de l'Agglomération Dijonnaise et a souhaité que soient prises en compte par l'Etat, sous réserve des contraintes techniques et financières, les propositions portant principalement sur la réduction des nuisances sonores et de l'intégration environnementale de l'ouvrage.

Nuisances sonores :

- mettre en œuvre un revêtement de chaussée anti-bruit performant
- conduire des études acoustiques complémentaires pour déterminer les mesures permettant d'assurer le respect des niveaux d'ambiance sonore réglementaires
- saisir R.F.F. pour l'inscription prioritaire du traitement acoustique de la voie ferrée
- proposer l'expropriation des immeubles qui seront particulièrement affectés par les nuisances diverses qui empêcheraient la jouissance des biens à l'intérieur comme à l'extérieur

Intégration environnementale :

- s'assurer le concours d'un architecte pour accompagner les aménagements paysagers prévus
- s'assurer le concours de spécialistes en environnement pour les espèces faunistiques et floristiques pour les aménagements de la Peute Combe
- faire en sorte que les campagnes d'évaluation à la mise en service et dans les cinq ans comportent un volet de mesure de pollutions engendrées

Enfin elle demande de s'assurer de la Haute Qualification Environnementale des entreprises qui interviendront au cours de la réalisation des travaux.

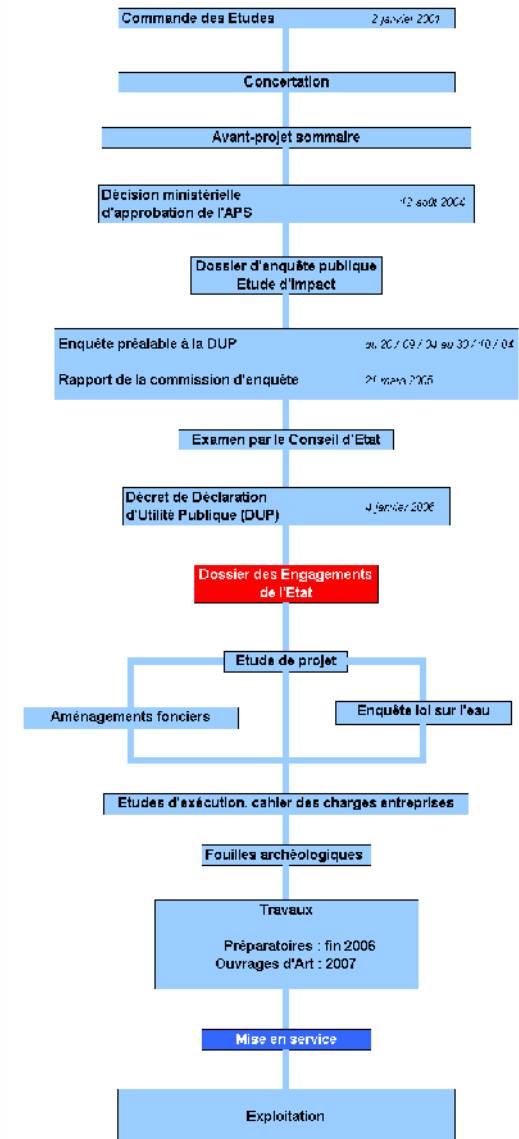
A4 – Les étapes de la procédure

LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE : En réponse aux avis formulés par la commission d'enquête et les différentes administrations consultées, la Liaison Nord a été déclarée d'utilité publique par un décret du 4 janvier 2006. Les modifications apportées au projet et les engagements pris par l'Etat sont présentés dans la suite de ce dossier.

LA PROCEDURE D'ACQUISITION FONCIERE : Indépendamment des accords amiables qui pourront intervenir en vue de la cession des parcelles nécessaires à l'exécution des travaux, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au code de l'expropriation (art. L23.2) pour cause d'utilité publique.

LA PROCEDURE DE LOI SUR L'EAU : La Liaison Nord a fait l'objet d'une instruction par la Mission Inter Services de l'Eau (M.I.S.E.) en application de la loi 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau, et sera soumis à enquête publique en mai et juin 2006.

Le projet, déclaré d'utilité publique le 4 janvier 2006



A5 – Les adaptations apportées au projet

Des mesures qui renforcent

- la protection des riverains,

**- améliorent l'intégration
environnementale**

dès la phase travaux

Les propositions émises à l'issue de l'enquête publique et figurant dans le rapport du Commissaire Enquêteur ont seulement porté, comme indiqué précédemment, sur des recommandations propres à optimiser l'intégration environnementale et sonore du projet dans le milieu.

Les mesures n'ont aucune incidence sur les caractéristiques proprement dites de l'ouvrage (géométrie, rétablissements, phasage ...).

L'Etat avait déjà prévu d'associer des architectes et des spécialistes aux études de projet pour accompagner les aménagements paysagers, préconiser des dispositifs propres à assurer la protection de la faune et de la flore.

Il avait également, et par courrier du 6 mai 2005, incité R.F.F. à prendre les mesures appropriées d'isolation phonique de la voie ferrée.

Les études acoustiques complémentaires évoquées par le commissaire enquêteur sont intégrées à l'étude déjà confiée au maître d'œuvre, qui s'est adjoint, pour ce projet, les compétences d'un expert acoustique.

Le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un plan de suivi avec divers indicateurs, notamment des mesures de bruit, des analyses de rejets des eaux, un suivi des mesures spécifiques en faveur de la faune et la flore, des aménagements paysagers et un contrôle de la pollution atmosphérique.

L'usage d'enrobé acoustique sera prescrit dès lors que les conditions de mise en œuvre seront possibles.

Les protections d'immeubles seront déterminées conformément à la réglementation acoustique, après mise en œuvre des protections, soit à la source (merlons antibruit paysagés, écrans, revêtements routiers adaptés,...) soit en façade des bâtiments les plus exposés. Le maître d'ouvrage étudiera, en concertation avec les propriétaires, la meilleure technique de protection, voire l'acquisition si le niveau de nuisance le justifiait.

Enfin l'Etat s'engage à garantir tout au long de l'exécution du chantier une Haute Qualification Environnementale des entreprises, par la mise en place d'un système de management environnemental de type ISO 14 000. Ce système imposera notamment aux entreprises la mise en œuvre d'un Plan d'Assurance Qualité environnemental.

B - Les engagements de portée générale

B1 – Les engagements de portée générale, relatifs à l'ouvrage proprement dit

Assurer la protection des ressources en eaux; tant souterraines que superficielles et ne pas accroître les risques d'inondation

Exemple d'intégration paysagère d'un bassin de traitement



Des mesures permettant d'assurer la protection des eaux souterraines et superficielles seront intégrées au projet. Les eaux de ruissellement de la chaussée seront collectées, dès la première phase, dans un réseau d'assainissement indépendant. Des fossés latéraux, établis de part et d'autre de l'ouvrage, conduiront l'eau provenant de la route vers des bassins de traitement pour la débarrasser de ses éléments polluants (hydrocarbures, sels de déverglaçage, métaux lourds) avant son rejet dans le milieu naturel.

Le réseau d'assainissement de la chaussée sera totalement étanche sur l'ensemble de son parcours.

Les bassins de traitement, hormis celui du canal dont le bassin versant est très limité, seront dimensionnés pour une période de retour de 50 ans, supérieure à l'occurrence décennale recommandée. Ils seront en outre équipés d'un dispositif permettant de piéger toute pollution accidentelle.

Les formes seront adaptées au site, la nature et l'aspect des revêtements feront l'objet de recherches menées par l'hydraulicien en partenariat avec le paysagiste, en vue d'une meilleure intégration paysagère.

Des ouvrages hydrauliques seront réalisés afin d'assurer la continuité des cours d'eau et des ruissellements temporaires dans les thalwegs interceptés par la future route.

Les aménagements visant à réduire ou compenser les impacts hydrauliques du projet seront soumis à l'enquête publique (loi sur l'eau).

En phase définitive, le franchissement de la vallée de l'Ouche au moyen d'un viaduc couvrant une partie de la zone inondable permettra d'assurer une transparence des crues.

Les zones terrassées seront engazonnées afin de limiter l'érosion et donc les apports dans les cours d'eau.

Enfin, en phase travaux, les implantations d'aires de chantier, de stockage, d'accès, ..., feront l'objet d'un examen particulier. Des dispositifs seront mis en œuvre afin d'écouler, récupérer, traiter et rétablir les circulations indésirables.

B1 – Les engagements de portée générale, relatifs à l'ouvrage proprement dit

L'Etat s'engage à optimiser le calage et le phasage du projet afin de limiter les excédents de matériaux de déblais et réduire ainsi les coûts et les nuisances pour les populations.

Les matériaux excédentaires seront utilisés pour la réalisation de merlons paysagers et acoustiques ainsi qu'au remblaiement des carrières.

On choisira les aires de stockage en évitant les zones écologiquement sensibles (espaces protégés ou à protéger au titre des habitats et espèces rencontrés, lits mineurs et majeurs des cours d'eau, espaces boisés).

La terre végétale sera stockée séparément afin de la réutiliser pour les aménagements paysagers du projet.

Optimiser la gestion des matériaux excédentaires provenant des déblais de la future route

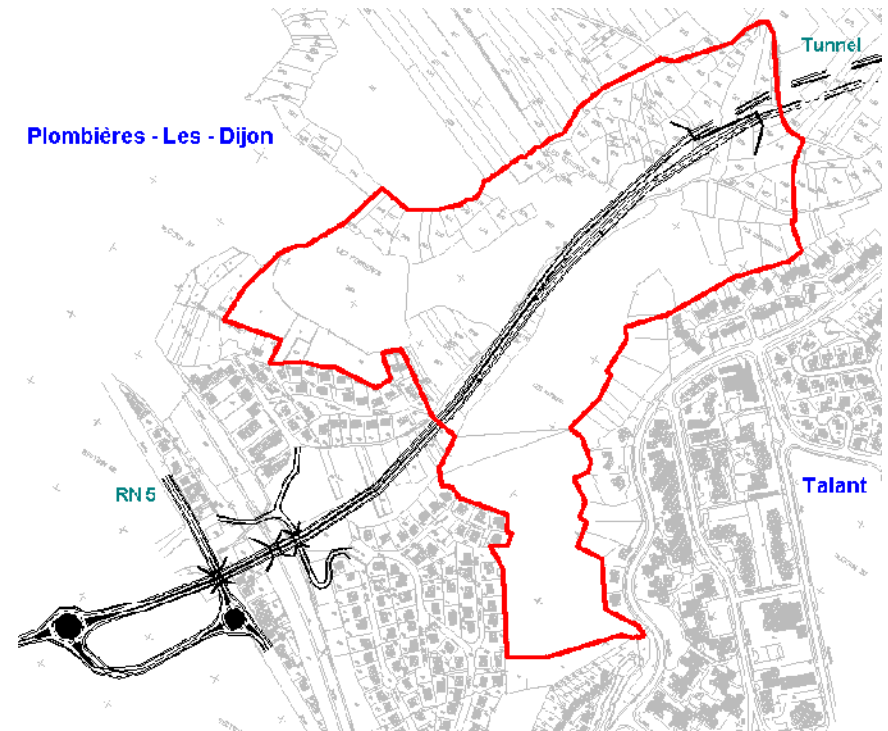
B1 – Les engagements de portée générale, relatifs à l'ouvrage proprement dit

La Liaison Nord traverse, pour moitié de son parcours, des espaces naturels et agricoles, dont la biodiversité et les peuplements sont déjà appauvris du fait de la proximité immédiate de la ville. Elle créera néanmoins une coupure dans la continuité biologique.

Afin de réduire les impacts :

- les emprises du projet seront en partie clôturées, pour la protection de la grande faune
- les ouvrages hydrauliques assureront le passage de la petite faune
- les migrations en partie supérieure de la Peute Combe seront maintenues sur toute la partie tunnel
- les plantations choisies pour l'aménagement paysager de la future route seront en cohérence avec les spécificités locales, afin de favoriser la reconstitution des milieux perturbés (identification, choix des essences, mise en œuvre)
- les acquisitions seront menées sur la totalité du projet. Le défrichement sera limité à la seule emprise technique du projet

Préserver les milieux naturels par l'aménagement de passage pour la faune et la plantation de végétaux locaux



Périmètre de protection des espèces végétales

B1 – Les engagements de portée générale, relatifs à l'ouvrage proprement dit

La Liaison Nord sera accompagnée d'un traitement paysager d'ensemble, adapté aux spécificités des différentes entités paysagères traversées, de manière à faciliter son intégration vis-à-vis des riverains et des usagers.

Afin de favoriser l'intégration de la route dans ces paysages de qualité, le projet sera mené par une équipe pluridisciplinaire.

Les dispositifs de protections acoustiques et les systèmes d'échanges intégreront, dès leur conception, les prescriptions paysagères.

Les rétablissements d'accès modifiés seront également traités de façon paysagère.

Une étude en vue d'un traitement adapté sera menée au niveau du site classé de Saint-Bernard, aussi bien pour l'intégration de l'ouvrage proprement dit, que pour la perception du site par l'utilisateur de la route.

Une réflexion d'ensemble sur le traitement architectural de tous les ouvrages d'art sera menée sous la conduite d'un architecte.

L'entretien des espaces végétalisés sera assuré régulièrement par des équipes spécialisées.

Réaliser un aménagement paysager pour une intégration harmonieuse de la future route



Le site Saint-Bernard

Pérenniser les aménagements par un entretien de qualité



B1 – Les engagements de portée générale, relatifs à l'ouvrage proprement dit

Sauvegarder le patrimoine historique

Pour préserver d'éventuels sites archéologiques, une campagne de reconnaissances archéologiques a déjà été réalisée en partie par l'Institut National de Recherches Archéologiques Préventives (I.N.R.A.P.) dans les emprises du projet qui devront subir un terrassement destructif.

Cette campagne a permis d'évaluer les sites présents et l'importance des fouilles à mener.

Des recherches complémentaires seront engagées pour poursuivre le diagnostic.

Les découvertes fortuites, pouvant avoir lieu au cours des travaux, seront immédiatement signalés aux autorités compétentes.



B1 – Les engagements de portée générale, relatifs à l'ouvrage proprement dit

Les voies de communications , y compris piétonnes, coupées par le projet seront rétablies :

- soit par la construction d'un ouvrage d'art qui permettra le passage de la voie au-dessus (P.S.) ou au-dessous (P.I.) de la Liaison Nord, sur le tracé actuel de la voie rétablie

- soit par la création d'une voie (de même section que la voie à rétablir) se raccordant sur un ouvrage de franchissement situé à proximité immédiate

Le désenclavement des propriétés agricoles bordant la future route sera assuré par la création de chemins de desserte qui auront vocation à être réintégrés dans le patrimoine des collectivités locales concernées.

Pour prévenir toute perturbation hydraulique, la continuité des réseaux de drainage sera assurée de part et d'autre de la nouvelle voie et soumise à l'enquête publique dans le cadre de la loi sur l'eau.

Les réseaux existants aériens et souterrains seront pris en compte lors de l'établissement du tracé précis et les modalités d'interventions feront, le cas échéant, l'objet d'une convention avec le concessionnaire du réseau.

Préserver les activités humaines en rétablissant les voies de communications et les réseaux coupés par la Liaison Nord

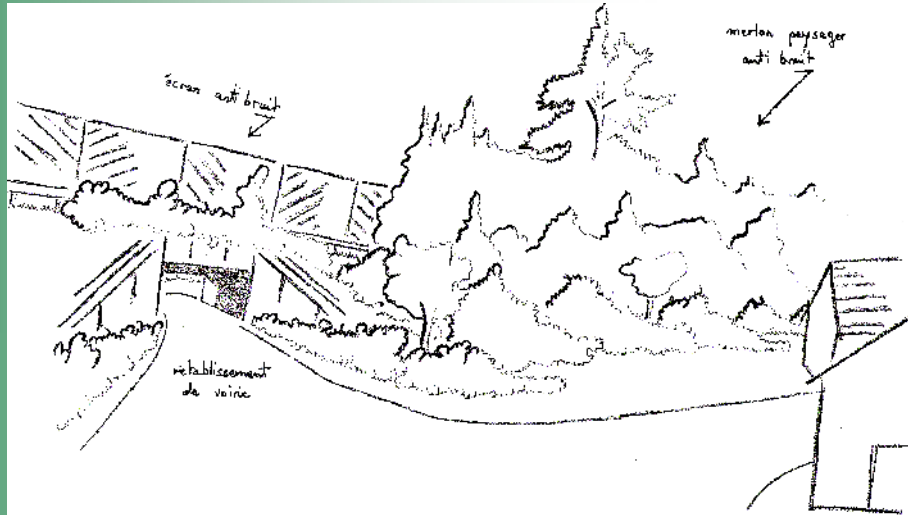
Préserver les activités agricoles

Commune de Fontaine-les-Dijon



B1 – Les engagements de portée générale, relatifs à l'ouvrage proprement dit

Limiter le bruit de la future route vis-à-vis des populations riveraines dès la phase chantier



Prendre en compte la qualité de l'air

Mesures réalisées dans le cadre de l'étude d'impact



Afin de limiter l'impact phonique de la future route sur les populations riveraines, les zones bâties seront protégées à la source par des aménagements spécifiques (merlons, écrans,...) et en concertation avec les communes concernées.

Une évaluation générale des niveaux de bruit prévisibles a révélé que quelques habitations nécessitaient une protection phonique conformément à l'arrêté du 5 mai 1995 fixant les modalités d'application du décret relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.

Le maître d'ouvrage acquerra, en concertation avec les propriétaires, les habitations trop proches du tracé dont l'isolation acoustique exigée par la réglementation s'avérerait trop onéreuse.

Des mesures seront effectuées après la mise en service pour vérifier l'efficacité des aménagements.

En phase travaux, des prescriptions seront imposées pour l'usage de véhicules en conformité avec les normes de bruit et des dispositions seront prises pour adapter, en concertation avec les municipalités, lors du percement du tunnel, les méthodes de tirs pour réduire bruit et vibrations.

Des études spécifiques ont démontré que la qualité de l'air après la réalisation de l'aménagement ne serait que très légèrement dégradée par rapport à la situation existante, mais reste largement compatible avec les objectifs de qualité réglementaires.

La conception des aménagements paysagers sera élaborée entre spécialistes de la pollution et environnementaux pour intégrer les dispositions, formes et natures des végétaux propices à une meilleure dispersion des pollutions.

De nombreuses dispositions imposées en phase travaux limiteront les pollutions (arrosages, aspirations, stockages, bâchages, contrôles des installations techniques, ...)

B2 – Mesures compensatoires et d'accompagnement

Afin de compenser certains impacts sur les habitats faunistiques, le maître d'ouvrage s'engage à :

- acquérir et reconstituer des zones sensibles à protéger en priorité aux abords du projet

- acquérir un site de 23 ha qui sera géré par le Conservatoire des Sites Naturels de Bourgogne (C.S.N.B); un arrêté préfectoral de protection des biotopes sera pris en vue de préserver et favoriser le développement d'espèces végétales rares et en particulier l'inula des montagnes, la violette des rochers et l'orobranche de thym.

Dans le cadre de l'application du code rural, les acquisitions de terres agricoles exploitées seront indemnisées, ainsi que les pertes d'usage et de récolte.

En plus de l'ouvrage de rétablissement hydraulique du Suzon, une reconstitution du lit et un aménagement « végétalisé » des berges seront effectués au-delà de la section strictement indispensable.

Des indemnités compensatoires seront étudiées en lien avec les acteurs socio-économiques, en vue d'une délocalisation d'un bâtiment industriel (menuiserie) ainsi que pour la reconstitution du parking des laboratoires pharmaceutiques.

Acquérir des zones sensibles en bordure du projet

Acquérir les surfaces exploitées

Requalifier des zones de proximité

Indemniser les acteurs socio-économiques



Inula Montana, espèce protégée de la Peute Combe

C - Les engagements de portée localisée

C1 – Les engagements de portée localisée



Champ captant des Gorgets

Les engagements de l'Etat ayant une portée générale s'appliquent à l'ensemble du tracé.

Néanmoins, ce chapitre complète certains engagements portant sur des points particuliers :

- **1 - Réalisation d'un tunnel à la Peute Combe**

Afin de réduire les risques d'accidents dus à la forte déclivité, un tunnel bi-tube de 600 m de long permettra d'adoucir la pente de 5.8 %. Ce tunnel permettra en outre de limiter les nuisances sonores et visuelles au droit de la butte de Talant et de préserver des espèces naturelles et faunistiques.

- **2 - Lotissement des Vaux Bruns**

Pour s'intégrer dans le bâti dense de ce secteur et limiter les nuisances, il est prévu la réalisation de modelages paysagers, la prolongation de la tête ouest du tunnel de 80m, la pose d'écrans anti-bruit.

- **3 - Tranchée couverte à Daix**

Dans le même objectif, comme-tenu de la topographie des lieux, la zone pavillonnaire des lotissements traversée par le projet sera préservée par un passage en tranchée couverte de 300 mètres, dont la surface sera traitée de façon paysagère et restituée à l'usage des riverains.

- **4 - Protection de la ressource en eaux des Gorgets**

Afin d'éliminer tous risques de contamination de la nappe par circulation karstique, aucun rejet dans le milieu naturel ne sera effectué par infiltration. Les eaux en provenance du bassin de Daix seront refoulées dans le nouveau réseau de collecte pour rejoindre la vallée de l'Ouche. Le rejet dans la rivière s'effectuera en aval du champ de captage de la Ville de Dijon (Zone des Gorgets) par le raccordement sur le réseau communal existant.

C1 – Les engagements de portée localisée

• 5 - Préservation des milieux naturels de la Peute Combe

Dans le secteur de la Peute Combe, la nature géologique des terrains sera mise à profit pour limiter l'emprise des talus, notamment de part et d'autre des sorties du tunnel. Dans la partie médiane les remblais seront confortés par des murs en gabions rocheux.

• 6 - Rétablissement des circulations au Charmes d'Aran

La forte fréquentation piétonne, cycliste et agricole de ce secteur nécessite la réalisation d'une passerelle spécifique ainsi que d'une voie de désenclavement entre l'ancienne RD 107 et la RD 107 A.

• 7 - Sécurité dans la Peute Combe

Afin de limiter les risques d'accidents en partie basse de la Peute Combe, une voie de détresse sera édifiée pour la durée de vie de la 2 x 1 voies.

• 8 - Créneau de dépassement aux Charmes d'Aran

La longue montée pour accéder au plateau de Daix disposera d'un aménagement à 2 x 2 voies afin d'autoriser les dépassements sur une distance de 2 km, entre les RD 107 et 107 A.

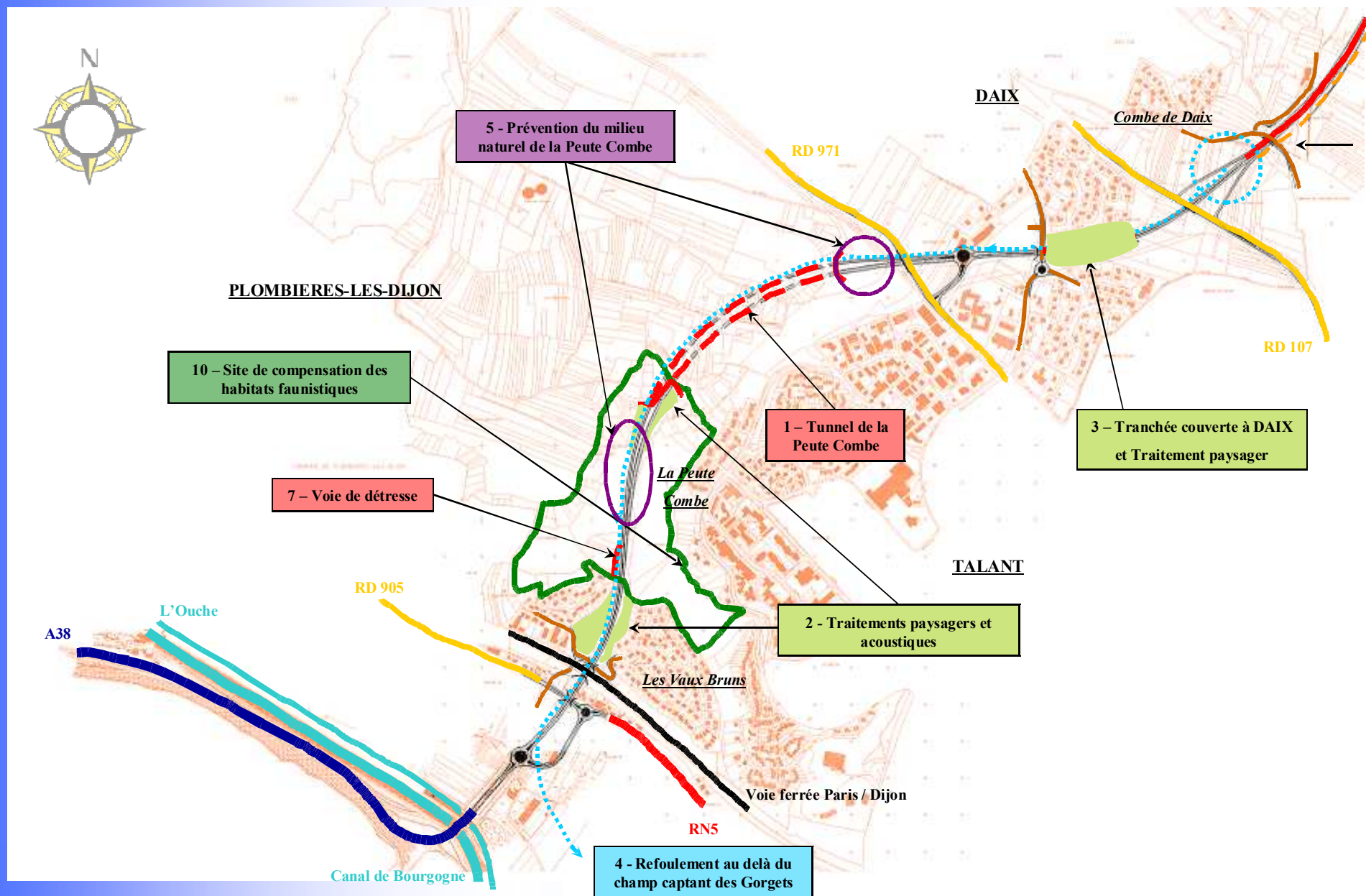
• 9 - Ancienne décharge

Afin de déterminer les risques de pollution liés au terrassement du pied de cette décharge, des études spécifiques compléteront les analyses déjà effectuées. Des dispositions seront prises, en phase travaux, et les aménagements qui s'avéreront nécessaires réalisés en partenariat avec les anciens propriétaires et gestionnaires du site. Au stade de la 2 x 1 voies le tracé ainsi qu'un traitement paysagé de la zone seront étudiés et réalisés pour en atténuer l'impact.

• 10 – Site de compensation des habitats (faunistiques) de la Peute Combe

En compensation des surfaces occupées par la Liaison Nord, un site naturel de 23 ha sera reconstitué et généré par le CSNB (Conservatoire des Sites Naturels de Bourgogne).

C2 – Carte



C2 – Carte

