

Mesures et impact résiduel

Mesures de réduction

R2-1.j. Le risque associé aux dégradations potentielles de voirie est réduit par l'application des mesures suivantes :

- prise de contact avec le gestionnaire de la D334 afin de définir précisément les incidences du projet et les éventuels aménagements nécessaires ;
- afin de pouvoir déterminer l'éventuelle dégradation des routes, un état des lieux sera fait en présence des représentants du gestionnaire de la route, d'un huissier et des exploitants. A cette occasion, un enregistrement vidéo pourra être réalisé. En cas de dommages constatés, l'exploitant s'engage à une remise en état des routes concernées.

Le risque de collision entre deux véhicules sera fortement limité par une procédure qualité des exploitants qui exigera pour leurs équipes comme pour leurs sous-traitants :

- véhicules en bon état et révision à jour ;
- mise en place d'une signalétique pour prévenir de la sortie des engins de chantier du site ;
- mise en œuvre d'un plan de circulation en phase chantier afin d'éviter toute collision ;
- mise en œuvre d'un plan Particulier de Sécurité et de Protection de la Santé pour toute intervention sur site.

En phase travaux, l'impact résiduel du projet de Laugarais est jugé négligeable sur les déplacements et infrastructures de transport.

5.5.3.2 Phase exploitation

Effets

En phase exploitation, seules les équipes de maintenance se rendent sur site, au moyen d'un véhicule léger. Aucun effet sur le trafic routier n'est à attendre.

Pendant, la phase exploitation l'impact du projet est jugé nul.

Mesures et impact résiduel

Sans objet.

5.5.4 Réseaux et servitudes techniques

Le site d'implantation des panneaux est à proximité direct de l'aérodrome de la Montagne Noire induisant une servitude aéronautique de dégagement. A noter qu'un Faisceau Hertzien, n'imposant aucune servitude est présent sur site,

5.5.4.1 Phase travaux (construction et démantèlement)

Effets

D'après la Direction Générale de l'Aviation Civile, le projet est affecté par les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de la Montagne Noire. La hauteur libre entre le projet et la cote des servitudes est très restreinte et ne pourra être validée qu'avec un plan de positionnement détaillé.

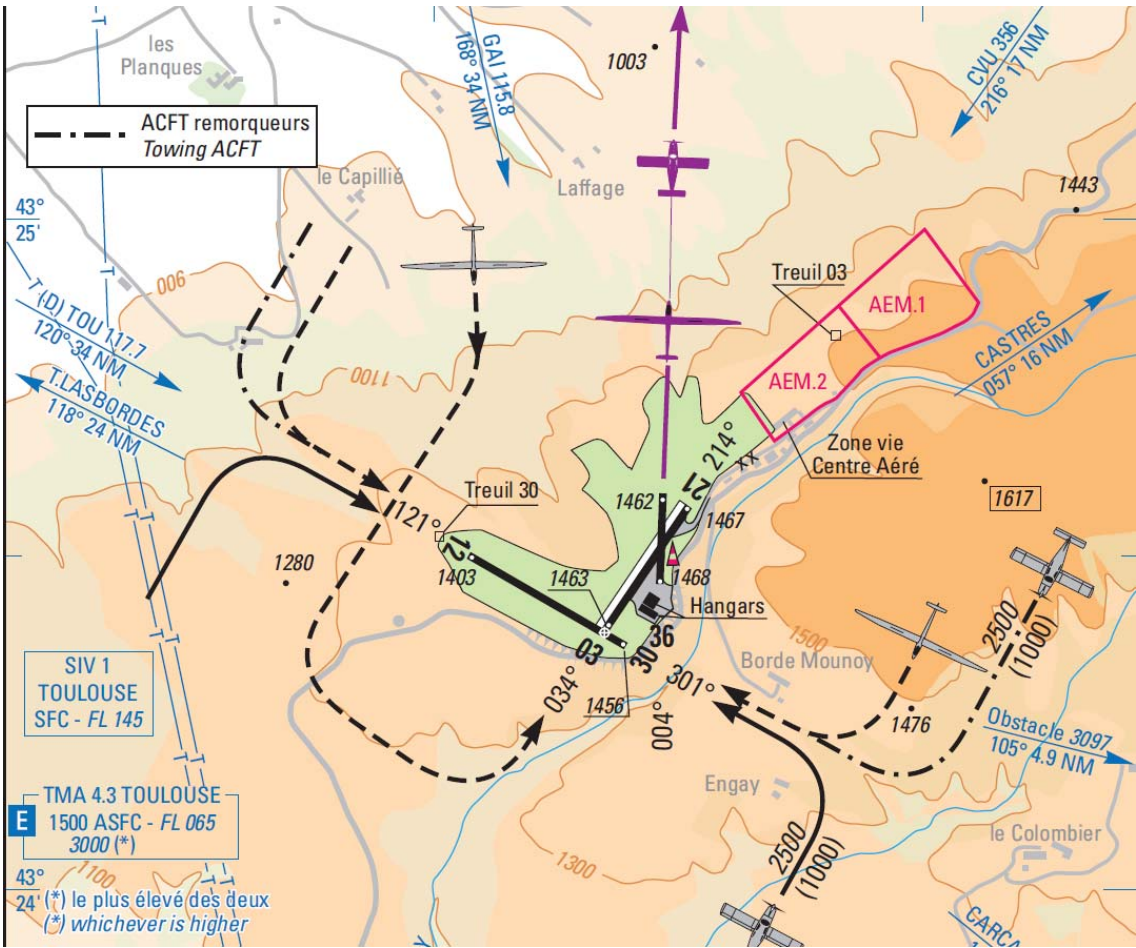


Figure 25 : Schéma servitude de dégagement Source : RES

Enfin, l'étude d'éblouissement conclue qu'aucune configuration de tables ne permet de supprimer les impacts gênants sur l'approche en QFU21 et donc de répondre aux exigences de la DGAC, et ce malgré les recherches d'optimisation (azimut/inclinaison) réalisées.

Une solution permettant de supprimer la quasi-totalité des impacts gênants pour une approche depuis le Nord-Est, tout en gardant la configuration optimale des tables PV (plein Sud, inclinaison 17°) consisterait à modifier les restrictions d'utilisation de la piste 21. Les mesures précises sont en cours de définition par le bureau d'étude Solaïs, elles seront validées par la DGAC. L'étude d'éblouissement finalisée sera apporté au dossier sous forme de complément, d'ici la fin d'année 2020.

Concernant le raccordement au poste de conversion, si des propriétés privées étaient traversées par le réseau, il serait nécessaire d'établir des servitudes d'utilités publiques. Les répercussions de l'établissement de telle servitude seraient indiquées au propriétaire du terrain.