

Bureau de l'environnement et du cadre
de vie

ARRÊTÉ
**déclarant d'utilité publique le projet d'accès Nord à la ZAC de Brive-Laroche
commune de Saint-Pantaléon-de-Larche**

La préfète de la Corrèze,
Chevalier de l'ordre national du Mérite

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

Vu le code de l'environnement,

Vu le code de la voirie routière,

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'urbanisme,

Vu le code rural et de la pêche maritime,

Vu le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Pantaléon-de-Larche,

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements,

Vu le décret du 29 juillet 2020 portant nomination de la préfète de la Corrèze – Mme Salima SAA,

Vu la délibération du 12 décembre 2016 par laquelle le conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive (CABB) approuve le projet d'accès Nord de Brive-Laroche, demande l'ouverture conjointe d'une enquête parcellaire et d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et autorise son président à accomplir toutes les démarches ou formalités que le recours à la procédure d'expropriation rendrait nécessaires,

Vu le courrier du 05 août 2020 du président de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive sollicitant l'ouverture conjointe d'une enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du projet précité et sur le parcellaire,

Vu le dossier présenté par la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive à l'appui de sa demande contenant les pièces et éléments exigés au titre de chacune des procédures relatives à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération et à l'enquête parcellaire,

Vu les avis des collectivités territoriales consultées dans le cadre de l'instruction de la demande de déclaration d'utilité publique, rendus par le président du conseil départemental de la Corrèze le 18 octobre 2019 et le conseil municipal de la commune de Saint-Pantaléon-de-Larche le 03 octobre 2019,

Vu l'avis émis par l'Autorité Environnementale, le 16 octobre 2019 et le mémoire en réponse produit par la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive,

Vu la décision en date du 29 septembre 2020 de Mme le vice-président du tribunal administratif de Limoges, portant désignation de M. Patrick DRUELLE, en qualité de commissaire enquêteur pour la conduite de l'enquête conjointe susvisée,

Vu l'arrêté préfectoral en date du 16 octobre 2020 portant ouverture, en mairie de Saint-Pantaléon-de-Larche, du 18 novembre 2020 au 18 décembre 2020 inclus, soit pendant une durée de 31 jours consécutifs, d'une enquête publique regroupant l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du projet d'accès Nord à la ZAC de Brive-Laroche et l'enquête parcellaire permettant la délimitation des terrains situés dans l'emprise du projet d'accès, dont l'acquisition est nécessaire à sa réalisation,

Vu le certificat d'affichage établi par le maire de Saint-Pantaléon-de-Larche le 18 décembre 2020, attestant que l'avis au public a été régulièrement affiché à la mairie, du 23 octobre 2020 au 18 décembre 2020,

Vu les parutions de l'avis au public informant ce dernier de l'ouverture des enquêtes conjointes, dans le journal La Montagne, les 28 octobre 2020 et 23 novembre 2020 et dans le journal La Vie Correziennaise, les 30 octobre 2020 et 20 novembre 2020,

Vu la publication sur le site internet des services de l'état en Corrèze de l'avis au public et de l'ensemble des pièces des dossiers d'enquête,

Vu les procès verbaux, établis par la SAS Syslaw huissiers de justice, attestant que l'avis au public a été apposé sur 5 panneaux implantés le long du futur tracé de l'accès nord,

Vu le rapport et les conclusions motivées établis le 11 janvier 2021 par le commissaire enquêteur donnant un avis favorable assorti de deux recommandations à la déclaration d'utilité publique,

Vu le courrier de la préfète de la Corrèze du 21 janvier 2021, notifiant au président de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur, et invitant le conseil communautaire de la CABB à se prononcer sur l'intérêt général du projet,

Vu le courrier de la préfète de la Corrèze du 21 janvier 2021, notifiant au maire de Saint-Pantaléon-de-Larche le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur, pour être tenus à la disposition du public en mairie pendant un an à compter de la date de clôture des enquêtes conjointes,

Vu la publication sur le site internet des services de l'état en Corrèze du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur,

Vu la délibération du conseil communautaire du bassin de Brive en date du 29 mars 2021 se prononçant par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération,

Vu la lettre de M. le président de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive en date du 19 avril 2021 sollicitant la poursuite de l'instruction administrative par la prise d'un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique,

Vu l'exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet, annexé au présent arrêté,

Vu le document précisant les mesures à la charge du maître d'ouvrage destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine ainsi que les modalités de suivi associées annexé au présent arrêté,

Vu le plan des aménagements projetés annexé au présent arrêté,

Considérant que l'enquête portant sur l'utilité publique est close depuis le 18 décembre 2020, soit depuis moins d'un an à la date du présent arrêté,

Considérant que toutes les formalités réglementaires ont été régulièrement accomplies,

Considérant que le commissaire enquêteur a donné un avis favorable assorti de deux recommandations à la déclaration d'utilité publique,

Considérant que la délibération du conseil communautaire réuni le 29 mars 2021 répond aux recommandations formulées par le commissaire enquêteur,

Considérant que les travaux relatifs au projet de création de la voie d'accès Nord à la ZAC de Brive-Laroche, tels qu'ils ont été présentés à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, répondent à un réel besoin et présentent un intérêt général,

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Corrèze

ARRÊTE

Article 1^{er} : Sont déclarés d'utilité publique, au bénéfice de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive, les travaux et acquisitions foncières nécessaires au projet de création d'un accès Nord de la Zac de Brive-Laroche, sur le territoire de la commune de Saint-Pantaléon-de-Larche, conformément au dossier d'enquête d'utilité publique et au plan général des travaux figurant en annexe 1 du présent arrêté.

Article 2 : La Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive est autorisée à acquérir à l'amiable, ou à défaut par la voie de l'expropriation conformément à un arrêté de cessibilité ultérieur, les parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération projetée. Ces acquisitions devront être réalisées dans un délai de cinq (5) ans à compter de la publication du présent arrêté. Au delà de ce délai, si le transfert de propriété n'a pas eu lieu et qu'aucune prorogation n'a été prononcée, le projet devra faire l'objet d'une nouvelle procédure de déclaration d'utilité publique.

Article 3 : Conformément à l'article L122-1 alinéa 5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le document joint en annexe 2 du présent arrêté expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

Article 4 : Conformément aux dispositions de l'article L122-1-1 du code de l'environnement, les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts potentiels du projet sur l'environnement ou la santé humaine et les modalités de suivi de ces mesures et des effets, à la charge du maître d'ouvrage, sont précisées en annexe 3 du présent arrêté.

Article 4 : Conformément aux dispositions de l'article L122-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitants agricoles par l'exécution de ces travaux dans les conditions prévues par les articles L123-24 à L123-26 et L352-1 du code rural et de la pêche maritime.

Article 5 : La présente déclaration d'utilité publique sera publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Corrèze ainsi que sur le site internet des services de l'état dans le département de la Corrèze (<http://www.correze.gouv.fr/Publications/Annonces-avis/Enquetes-publiques>).

Cet arrêté sera affiché en mairie de Saint-pantaléon-de-Larche, ainsi qu'au siège de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive, aux lieux habituellement réservés à cet effet, dans un lieu accessible au public, pendant une durée de deux mois. A l'issue de cette période, un certificat justifiant de l'accomplissement de cette formalité sera établi respectivement par le maire de Saint-Pantaléon-de-Larche et par le président de la communauté d'agglomération du bassin de Brive et transmis à la préfète de la Corrèze, Bureau de l'Environnement et du Cadre de Vie.

Article 6 : Le présent arrêté peut-être contesté en saisissant le tribunal administratif de Limoges d'un recours contentieux dans les deux mois à compter du premier jour de son affichage en mairie de Saint-Pantaléon-de-Larche.

Ce recours contentieux peut être formulé en utilisant l'application Télérecours - citoyens accessible sur le site www.Telerecours.fr.

Il peut également, dans ce délai, faire l'objet d'un recours administratif auprès à la préfète de la Corrèze. Cette démarche prolonge le délai du recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivant la réponse. La non-réponse au terme d'un délai de deux mois vaut rejet implicite.

Article 12 : Monsieur le secrétaire général de la préfecture de la Corrèze, Monsieur le sous-préfet de Brive, Monsieur le maire de Saint-Pantaléon-de-Larche et le président de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Tulle, le 10 MAI 2021

P/la préfète et par délégation,
Le secrétaire général

Matthieu DOLIGEZ



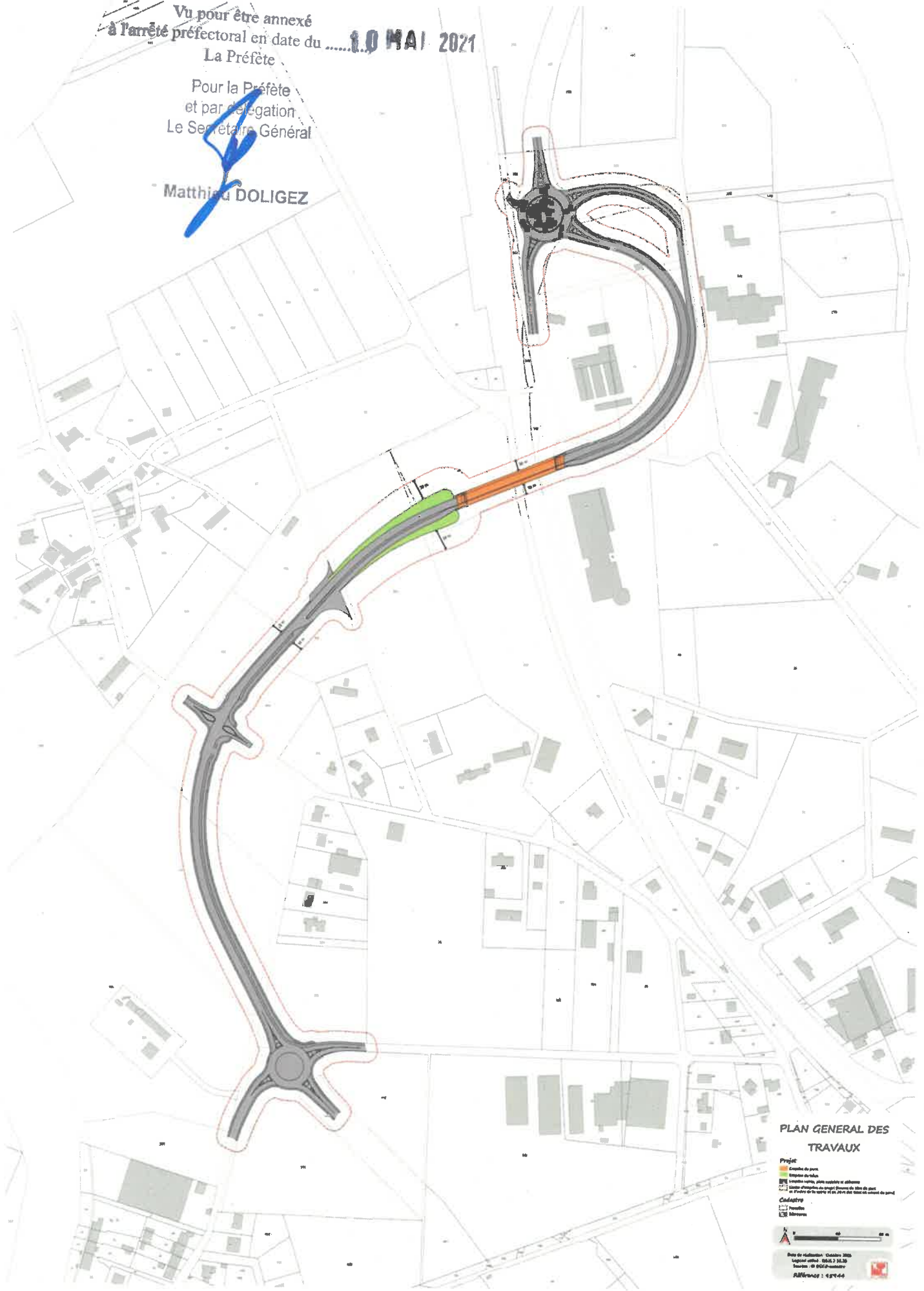
ANNEXE 1 – PLAN GENERAL DES TRAVAUX – ACCES NORD à la ZAC de BRIVE LAROCHE

Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral en date du **10 MAI 2021**

La Préfète

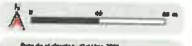
Pour la Préfète
et par délégation
Le Secrétaire Général

Matthieu DOLIGEZ



PLAN GENERAL DES TRAVAUX

- Projet**
- Emprise de projet
 - Emprise servitude
 - Emprise servitude, plots existants et alignement
 - Emprise d'implantation de projets futurs de lots de projet
 - Emprise d'implantation de projets futurs de lots de projet
- Cadastre**
- Parcelles
 - Murs



Date de réalisation : Octobre 2015
Logiciel utilisé : AutoCAD 2015
Intitulé : BDC-Annexe 1
Référence : 497-04

Pour la Préfète
et par délégation
Le Secrétaire Général

Matthieu DOLIGEZ

ANNEXE 2

JUSTIFICATION DU CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE – ACCES NORD

Le contenu du projet d'aménagement ainsi que ses objectifs sont les suivants :

a. Le projet

Le projet faisant l'objet de la présente demande de déclaration d'utilité publique concerne la réalisation de l'accès Nord à la ZAC de Brive-Laroche permettant de relier la voirie interne de la ZAC depuis la RD 69.

La voirie à créer présente un linéaire total de 1 050 m et prévoit, outre le raccordement à ses extrémités ainsi qu'une voie verte, le rétablissement des accès aux voies communales desservant les groupes d'habitations existant dans le secteur (lieu-dit Granges).

Le projet implique un franchissement de la voie ferrée et de la RD 69, qui sera assuré par le biais d'un ouvrage d'art dont la longueur totale de franchissement atteint 108 m. L'opération s'inscrit sur le territoire de la commune de Saint-Pantaléon-de-Larche.

b. Les objectifs de cet aménagement

La problématique des accès a été au cœur des réflexions dès les premières ébauches de la ZAC de Brive-Laroche. C'est pourquoi **la création d'un accès nord est essentielle** pour désenclaver l'espace de l'ancien aérodrome, qui, préservé de l'urbanisation jusqu'ici, est déconnecté des réseaux viaires de l'Ouest de l'agglomération de Brive. De plus, l'accès Nord permettra de faciliter une connexion directe à l'A89 et pourra capter les flux Nord de l'A20.

Le site de l'ancien aérodrome de Brive-Laroche présente **une situation stratégique** : à l'**interface de l'aire urbaine centrale et des grands espaces économiques**, directement accessible à partir du **réseau autoroutier**. Il représente une opportunité foncière majeure pour mettre en œuvre les **objectifs de développement démographique et économique retenus au SCOT et au PLH**. La fermeture du site Total et le démantèlement des installations classées SEVESO seuil haut ont permis de lever un des principaux freins à la valorisation du site.

Le site de Brive-Laroche est un lieu où s'opposent deux visions de la ville ; il fait partie du cœur urbain mais reste inscrit dans un environnement urbain marqué par la spécialisation de l'espace avec une vocation économique exclusive, la fragmentation induite par une logique d'urbanisme de zone, l'absence d'espace public, la prédominance de la voiture sur laquelle repose le fonctionnement du site.

Le projet met donc en avant les éléments suivants :

- vocation industrielle, logistique et commerciale : Vitrine pour le territoire porteuse d'économie et d'emploi,
- amélioration du maillage interne,
- amélioration des conditions de circulation sur Brive Ouest,
- amélioration des modes de transports via un pôle d'échange créé au Sud du périmètre,
- amélioration de la continuité écologique et diffusion dans l'espace urbanisé,
- projet conçu dans une logique d'écosystème urbain et de développement durable.

Le projet est conçu dans une **logique d'écosystème urbain**. Cette volonté de construire le site avec, en fil rouge, la question du respect de l'environnement passe par une gestion optimisée et respectueuse de l'eau et des sols, une volonté d'augmenter la biodiversité lors des plantations, la diversification des modes de transports et de déplacement, le développement des énergies renouvelables avec une zone à orientation HQE, une mixité fonctionnelle tant sur le plan des emplois qui devront valoriser les synergies inter-entreprises que sur le lien habitat/activités.

c. Le caractère d'intérêt général de l'opération

Dès les premières études concernant la création de la ZAC de Brive Laroche, les **questions d'accessibilité et de mobilité** ont été des questions fondatrices de l'aménagement du site et de son bon fonctionnement une fois réalisé. **La problématique des accès, cruciale, a donc été au cœur des réflexions.**

Les **principes fondateurs** de ce projet sont donc les suivants :

- **Augmenter l'attractivité** de la ZAC par une liaison directe et rapide depuis les principaux axes routiers structurants du secteur,
- Un projet de développement confronté à un **réseau saturé sur deux faces** (au Sud, la RD 1089, dont la réserve de capacité est très faible voire nulle et à l'Est au niveau de l'A20 sur la sortie 51 et au niveau du giratoire RD 1089),
- Pas de développement possible du site sans **amélioration du réseau**, qui en l'état ne peut supporter un trafic additionnel lié à l'accueil d'activités,
- **Dégager des capacités sur la RD 1089** (offre itinéraire bis + jalonnement),
- **Fluidifier** les relations entre les différentes ZAE de l'Ouest ;
- **Développer et intégrer les modes de déplacements doux et par transport en commun** (création du pôle d'échanges multimodal, extension du réseau Libéo ainsi que des réseaux cyclables et piétons).

L'aménagement de l'accès Nord à la ZAC Brive-Laroche répond à plusieurs enjeux d'intérêt public, dont le premier correspond à un enjeu économique d'échelle suprarégionale, en participant à l'augmentation de l'attractivité économique de la ZAC Brive-Laroche. En effet, la mise en œuvre de cette voirie nouvelle constitue un élément nécessaire à l'implantation, le maintien et le développement d'entreprises nécessitant un rayonnement de chalandise suprarégional, voire international (captation des flux européens de l'A89), pourvoyeuses d'emplois significatifs à l'échelle locale.

Ce nouvel accès bénéficiera également à l'ensemble de la zone Ouest de l'agglomération de Brive, actuellement en proie à des problématiques de congestion de trafic et de conflits d'usage au sein d'un secteur partagé entre les zones résidentielles de Saint-Pantaléon de Larche et les différentes zones d'activités anciennes ou plus nouvellement créées. En effet, la captation et la redirection des flux issus de l'autoroute A89 et la partie Nord de l'A20 permettront une fluidification du trafic et un réaménagement

des itinéraires routiers dans une optique d'amélioration des conditions de vie et de sécurisation à une échelle locale.

La modification de ces itinéraires routiers permettra également d'accompagner les évolutions prévues par la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive en termes de mobilités (schéma directeur cyclable, Pôle multimodal de la ZAC Brive-Laroche...). Une voie verte est prévue dans le projet d'Accès Nord.

L'analyse des enjeux écologiques de la zone d'étude concernée par le projet met en évidence la présence d'une espèce à enjeu de conservation suprarégional (moineau friquet) et de deux espèces à enjeu de conservation supra-locale (crapaud calamite et cuivré des marais).

Toutefois, les impacts bruts potentiels du projet sur ces espèces apparaissent limités par la faible destruction d'habitats d'espèces, ainsi que par la bonne représentation locale des populations et de leurs habitats de développement.

Le principal impact du projet correspond plutôt à un phénomène de fragmentation d'habitats favorables, mais il est rappelé que le projet s'inscrit dans un contexte périurbain en « dentcreuse », caractérisé par un état de fragmentation déjà avancé (urbanisation morcelée, multiplications du réseau routier secondaire, présence de la voie ferrée Brive-Toulouse...).

Les impacts bruts du projet sur la thématique écologique ne sont donc pas rédhibitoires et sont surtout contrebalancés par les importants bénéfices d'intérêt public majeur à une échelle suprarégionale. La mise en place d'une stratégie « ERC » adaptée permettra d'autant plus de réduire au maximum l'impact résiduel du projet, en recherchant à terme un bilan écologique neutre à positif sur les espèces protégées impactées.

Le caractère d'intérêt général de l'Accès Nord découle logiquement de ces raisons de développement durable au sens large du terme. Cet aménagement est rendu nécessaire par le développement de la ZAC de Brive Laroche et pour son bon fonctionnement, qui engendreront une dynamique positive pour les territoires de la CABB, sur les plans économique et social. En parallèle, les études menées pour la protection des espèces et des populations ont prouvé la parfaite prise en compte et un travail précis sur la minimisation de tous les impacts.

Il est rappelé à ce sujet que le projet d'Accès Nord de la ZAC de Brive-Laroche a vu son caractère d'intérêt général confirmé par la prise de l'arrêté préfectoral n°145/2020 portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animale protégées et de leurs habitats, signé le 14 décembre 2020, mais également par l'avis favorable pour la DUP du Commissaire-Enquêteur.

ANNEXE 3 SEQUENCE ERC – ACCES NORD à LA ZAC DE BRIVE LAROUCHE

Les mesures et caractéristiques destinées à éviter, réduire et compenser les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine ainsi que les modalités de suivi associées

Le tracé choisi pour l'Accès Nord est un tracé qui optimise les incidences du projet, notamment sur la santé humaine. Il a été remanié et adapté afin de minimiser les impacts sur les crues décennales et de 1960, en augmentant la longueur du pont et en réalisant une rampe d'accès au pont en blocs béton. Ces adaptations ont permis de conserver un niveau d'élévation des plus hautes eaux entre +1 et +2 cm sur les zones d'habitation, pour un maximum réglementaire de +5cm d'élévation. L'objectif d'évitement maximal visé est obtenu en adaptant le projet.

En ce qui concerne les niveaux sonores et la pollution atmosphérique, les études et tests sur place ont démontré que les niveaux sonores à 2022 et 2042 en façade des habitations les plus proches du projet restent en dessous des normes réglementaires de 5 à 10 dB. Les simulations sur la pollution atmosphérique montrent une augmentation très modérée des émissions de polluants, associée au développement de la zone et à l'accroissement général du trafic routier.

Le tableau suivant présente les impacts du projet, en phase chantier et en phase exploitation, en fonction des différentes thématiques rencontrées dans l'état initial avec les mesures environnementales envisagées afin d'éviter, de réduire ou de compenser cet impact.

SEQUENCE ERC



Phase chantier



Phase exploitation

Thématique	Impacts du projet	Action intégrée dans la conception du projet et évitant l'impact Mesures d'évitement	Mesures de réduction mises en place	Mesures de compensation ou mesures d'accompagnement
Nuisances du chantier d'ordre général	Nuisances et perturbations générées par le chantier sur les riverains et les usagers	Les plates formes de Chantier seront installées en-dehors du lit majeur des cours d'eau (Vézère et Corrèze).	Information par voie d'affichage ou voie de presse des désagréments programmés et du planning prévisionnel des travaux.	
Effets du chantier sur les riverains (bruit, déviation, vibrations, poussières, etc.)	Le chantier Engendrera des Nuisances sonores (démolition, engins, outils...) sur les Riverains et les usagers	Réalisation progressive des travaux dans le temps et phasage sectoriel. Respect du rythme de vie des riverains, avec réalisation des travaux en période « jour », et respect des horaires et jours de travail réglementaires.	Information des riverains à chaque étape du chantier par voie d'affichage ou via la presse. Utilisation d'un matériel répondant aux normes et Règlements en vigueur, obligation figurant au cahier des charges des entreprises.	
Effets du chantier sur la qualité de l'air	Dépôts de poussières Engendrés par le Chantier (circulation Des engins, démolition...) qui peuvent impacter les Riverains et les usagers ainsi que la Faune et la flore environnante		Protection des installations De stockage (bâche de protection ou film de bitume sur les matériaux stockés). En période particulièrement sèche : arrosage régulier des pistes de chantier afin de limiter les nuisances qui en découlent pour les riverains et les végétaux. Les véhicules à moteur thermique en action dans les enceintes de chantier seront conformes à la réglementation en vigueur en matière de rejets de produits organiques, Tous les déchets de chantier seront évacués pour mise en décharge et ne seront pas brûlés sur le site.	

<p>Effets du chantier sur le paysage et le patrimoine (architectural et archéologique)</p>	<p>Encombrement des vues par les engins de chantier, les dépôts et les stockages, mise à nues des emprises provoquant un fractionnement visuel, aspect non valorisant des terrains avant achèvement des travaux Projet non inclus dans un périmètre de protection patrimoniale (MH, ZPPAUP, etc.).</p>	<p>Demande préalable de diagnostic archéologique effectuée</p>	<p>Gestion soignée et élimination des déchets de chantier pour éviter toute pollution visuelle.</p>	
<p>Effets du chantier sur les eaux superficielles et souterraines</p>	<p>Risque de pollution des eaux Superficielles et souterraines via les ruissellements vers les cours d'eau à proximité du site d'étude : la Corrèze, la Vézère, le Maumont.</p> <p>Accès Nord situé en grande partie dans la zone de PPRI de la Vézère : impact potentiel des travaux sur l'aspect qualitatif et quantitatif des eaux.</p> <p>Modification des conditions d'écoulements et des régimes hydrologiques</p>		<p>Respect des dispositions du PPRI de la Vézère Implantation judicieuse des aires de chantier et des zones de dépôt et de stockage de matériau : en dehors des zones humides, sensibles, inondables et suffisamment éloignée de tout cours d'eau ou écoulement superficiel notoire.</p> <p>Collecte et évacuation des eaux pluviales des aires de lavage ou de stockage de produits potentiellement polluants (zones de maintenance, de ravitaillement d'engins, aires de stockage des carburants et d'entretien des engins) dans un réseau étanche vers un bassin de rétention étanche ou vers un séparateur à hydrocarbures directement.</p> <p>Maîtrise de la qualité des rejets d'eaux pluviales dans un bassin de rétention étanche muni d'un séparateur d'hydrocarbures, respectant la norme de rejet de 5 mg/l.</p> <p>Stockage des hydrocarbures dans des cuves à doubles parois ou équipées de bacs de rétention étanches dont le volume est au moins égal à l'ensemble du volume stocké.</p> <p>Huiles de vidange et autres</p>	

			polluants collectés, stockés et évacués en fût fermé régulièrement par une entreprise agréée vers des centres de tri agréés.	
Effets du chantier sur les déplacements, les accès riverains et la circulation	L'organisation du chantier va impacter les déplacements des usagers dans le quartier et sur le site. En effet, l'aire d'étude est actuellement vite saturée (RD 1089 et avenue du Teinchurier). Les travaux peuvent engendrer des difficultés supplémentaires de circulation.	Le phasage de l'opération permet de limiter les perturbations de la circulation.	Plan de circulation. Préserver les accès aux riverains et aux activités.	Publication d'un avis afin d'informer les résidents et usagers du secteur sur les prochaines échéances et les perturbations possibles.
Effets du chantier sur les réseaux techniques	Interférence des travaux avec les réseaux en place (canalisations de gaz, canalisations électriques)	Demande de DICT Respect des textes réglementaires pour effectuer des travaux à proximité d'une canalisation de gaz (décret Décret n°2011-1241 du 05/10/11)	Les riverains concernés par les coupures réseaux seront informés des dates, heures et durées. Les délais de rétablissement seront les plus courts possibles.	
Effets du chantier sur le milieu naturel			Création/restauration pendant/après la phase chantier d'habitats favorables à l'accueil <i>a minima</i> de la biodiversité ordinaire au sein de la continuité verte et bleue » de la ZAC. Réduction des risques de dérangement et de mortalité routière pour les amphibiens. Réduction des risques de dérangement et de mortalité routière pour les mammifères et les oiseaux. Mise en place d'échappatoires dans le réseau d'assainissement pour la petite faune. Limitation de la propagation des espèces végétales invasives.	

<p>Effets du chantier sur le milieu naturel</p>	<p>Destruction ou Dégradation des habitats naturels Dérangement d'espèces animales Destruction d'individus d'espèces végétales et animales Dégradation de la fonctionnalité hydraulique des habitats naturels et habitats d'espèces Pollutions diverses sur les habitats naturels et les habitats d'espèces</p>	<p>Secteur accès Nord : Mise en place de mesures de prévention des pollutions accidentelles et de la propagation des espèces végétales invasives. Evitement des zones de prairies humides présentant le plus de potentialités pour la reproduction du crapaud calamite.</p>	<p>Création/restauration/gestion d'habitats de reproduction pour les amphibiens avant/pendant/après la phase chantier. Réduction des emprises du chantier (hors zones de dépôts et zones de vie du chantier) au strict nécessaire au niveau des zones écologiquement sensibles. Implantation et matérialisation des aires de dépôts et aires de vie du chantier en dehors des zones écologiquement sensibles. Installation de barrières pour empêcher l'accès à la zone chantier aux espèces animales pionnières tout en permettant aux individus situés à l'intérieur d'en sortir. Mise en place de dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses durant le chantier. Restauration de zones dégradées par les travaux d'implantation de l'accès Nord.</p> <p>Limitation du risque de destruction d'individus (Amphibiens en phase terrestre, Reptiles, Mammifères) via la planification des travaux en fonction des exigences écologiques des espèces. Limitation du risque de dispersion d'espèces végétales invasives Mise en place de mesures préventives face aux risques de pollution accidentelle en phase de chantier.</p>	<p>Etablissement de dossiers de Demande de dérogation au titre de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement pour les espèces protégées.</p> <p>Assistance environnementale en phase chantier. Mesures de déplacement d'espèces protégées en phase chantier.</p>
--	---	---	---	--

<p>Effets des Travaux sur l'activité économique</p>	<p>L'impact d'un chantier sur les activités économiques est à la fois : positif : emplois créés par le chantier et retombées économiques sur la restauration et l'hôtellerie environnante, - négatif : nuisances pour les activités en place sur le site</p>			
<p>Effets du projet sur le milieu naturel et les fonctions écologiques</p>	<p>Destruction de milieux naturels, dont environ 1,35 ha pour l'accès Nord Fragmentation des habitats d'espèce Dérangement d'espèces animales Destruction d'individus d'espèces animales par collision Pollutions diverses sur les habitats naturels et les habitats d'espèces</p>		<p>Limitation de la pollution lumineuse par le choix de luminaires adaptés. Réduction du risque de pollution des eaux superficielles en phase de fonctionnement.</p> <p>Aménagement d'un corridor bocager le long de l'accès Nord dans le secteur de « Granges » Réduction des risques de mortalité routière pour les Amphibiens (aménagement de passages)</p>	<p>Acquisition de parcelles d'habitats prairiaux favorables à la remise en état et à la conservation du milieu. Restauration/création/gestion d'habitats dégradés favorables aux habitats naturels et aux espèces remarquables.</p> <p>Mise en place d'un plan de gestion écologique sur les terrains compensatoires définis Effectuer un suivi écologique ciblé sur la faune protégée au niveau des terrains compensatoires</p>
<p>Effets du projet sur les zones Natura 2000</p>	<p>Impact potentiel sur les habitats et espèces ayant désignées le site Natura 2000</p>	<p>Aucune emprise directe car distant du périmètre d'étude Mesures de prévention des pollutions (gestions des eaux) et aménagements spécifiques pour limiter les risques de collision des chauves-souris</p>		

Effets du projet sur le sol et le relief	Le projet respectera le terrain naturel actuel et s'insèrera en douceur.	Excepté au droit de l'ouvrage de franchissement, la voie est au plus proche du terrain naturel.		
Effets sur les eaux superficielles	<p>Impact qualitatif par pollution chronique due à la circulation automobile et à l'usure des revêtements, ainsi que par pollution accidentelle ou pollution saisonnière.</p> <p>Impact quantitatif lié à l'augmentation des débits de ruissellement.</p> <p>Impact sur les écoulements en période de crue (inondation)</p>	Entretien mécanique des espaces végétalisés évitant le rejet de produits phytosanitaires au milieu naturel.	<p>Au droit de l'accès Nord : Assainissement des eaux de plate-forme de type diffus. Mise en œuvre d'un Plan d'intervention secours (PIS). Limitation du volume de remblais (9 690 m³ et s'étend sur une surface de 5 825 m²). Inclinaison de la rampe d'accès portée à 7% pour réduire l'emprise de la rampe Est. Ouverture de 53 mètres entre les culées de l'ouvrage, favorisant la transparence de celui-ci vis-à-vis des crues. Maintien au niveau du terrain naturel de la nouvelle voie d'accès à l'usine d'incinération. Abaissement maximal du profil de la voie d'accès à la ZAC au niveau de l'arrivée sur le giratoire. Aménagement d'un dalot ou buse sous le raccordement au giratoire, d'une section de l'ordre de 1 m², permettant d'assurer la continuité hydraulique.</p>	<p>Bien que les impacts cumulés du projet avec ceux des aménagements antérieurs n'excèdent pas 5 cm pour la crue de 1960 et la crue centennale, le volume supprimé sera compensé en surface et en volume au nord et à l'est du tracé, au droit de quatre parcelles situées à proximité de l'aménagement, dans le même secteur de confluence Vézère-Corrèze, et à une cote altimétrique équivalente ou légèrement inférieure à celle des terrains accueillant les remblais. Le volume excavé dépassera le volume de remblai en zone inondable.</p>
Effets sur les eaux souterraines	Effets qualitatifs de même nature que sur les eaux superficielles : pollution chronique, saisonnière et accidentelle par percolation.		<p>Traitement naturel par infiltration. Limitations de vitesse au sein de la ZAC (50 km/h) et sur la voie d'accès Nord (70 km/h) de façon à réduire les risques de sortie de véhicules.</p>	

Effets du projet sur le climat et l'énergie	<p>Augmentation de la consommation d'énergie et des émissions liées aux activités économiques et aux déplacements. Très faible Vulnérabilité au changement climatique.</p>		<p>Un fuseau a été « gelé » le long de la voirie principale de la ZAC afin de permettre une desserte ultérieure par le réseau de chaleur en cours de développement sur le territoire de Brive-la-Gaillarde.</p>	
Effets du projet sur le paysage	<p>Création d'une infrastructure sans modification majeure de l'ambiance rurale (accès Nord).</p>	<p>Préservation de la continuité verte et bleue entre les coteaux sud de la Vézère en préservant un axe paysager central</p>	<p>Mesures spécifiques à l'accès Nord : Maintien de la topographie initiale et limitation des zones de remblai. Rétablissement des éléments de biodiversité, et en particulier le réseau de haies et fourrés. Choix d'un ouvrage unique à 4 travées ouvrant l'espace et libérant les perspectives paysagères, et traitement architectural de l'ouvrage.</p>	
Effets du projet sur le foncier, la structure urbaine et les documents d'urbanisme	<p>Le zonage des PLU de Brive-la-Gaillarde et Saint-Pantaléon-de-Larche est cohérent avec le projet d'aménagement dans le périmètre opérationnel de la ZAC. L'aménagement de l'accès Nord est conforme aux dispositions du PLU de Saint-Pantaléon et du PPRi Vézère. Compte tenu des restrictions d'urbanisation imposée par le PPRi, le projet d'accès Nord n'est pas susceptible d'engendrer le développement de l'urbanisation dans le secteur de Granges.</p>			

<p>Effets du projet sur les déplacements et la mobilité</p>	<p>Fluidification du trafic grâce au désenclavement par le biais de l'accès Nord. Amélioration des conditions de desserte par les modes de transport alternatifs par la création d'un pôle d'échanges (déjà réalisé). Amélioration du maillage de piste cyclable par la création d'une voie verte le long de l'Accès Nord</p>			
<p>Effets du projet sur l'ambiance sonore</p>	<p>Niveaux sonores futurs inférieurs aux valeurs limites réglementaires (60 dB(A) de jour et 50 dB(A) de nuit en façade) compte tenu de la distance entre l'aménagement routier et les habitations.</p>	<p>L'impact de ces voies suivant les trafics projetés n'induit pas de nuisances sonores supérieures aux seuils limites réglementaires $L_{Aeq}(6h-22h)=60dB(A)$ et $L_{Aeq}(22h-6h)=55dB(A)$ au droit des habitations riveraines existantes. Par conséquent aucune protection phonique n'est à prévoir dans le cadre de la création de l'aménagement.</p>		
<p>Effets du projet sur les émissions lumineuses</p>	<p>La viabilisation des voiries et des espaces publics s'accompagnera de la mise en place d'un nouveau réseau d'éclairage public.</p>	<p>Suite à la remarque du commissaire enquêteur il ne sera pas mis en place d'éclairage public.</p>		

De manière plus précise, la séquence ERC est ci-après détaillée pour les espèces naturelles.

Concernant les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement pour le milieu naturel :

Intitulé des mesures	Espèces/groupes concernés
Mesures d'Évitement	
ME1 : Evitement des zones de prairies humides présentant le plus de potentialités pour la reproduction du crapaud calamite	Crapaud calamite
ME3 : Balisage et mise en défens de zones écologiquement sensibles localisées en marge de la zone de chantier	Ensemble des espèces patrimoniales
Mesures de Réduction	
MR1 : Limitation du risque de destruction d'individus via la planification des travaux en fonction des exigences écologiques des espèces	Amphibiens / Reptiles / Oiseaux / Hérisson d'Europe
MR2 : Limitation du risque de dispersion d'espèces végétales invasives	-
MR3 : Limitation stricte des emprises de chantier (hors dépôts et aires de vie) au niveau des zones écologiquement sensibles	Ensemble des espèces protégées
MR4 : Implantation des aires de dépôts et aires de vie du chantier en dehors des zones écologiquement sensibles	Ensemble des espèces protégées
MR5 : Installation de barrières semi-étanches pour empêcher l'accès à la zone de chantier aux espèces animales pionnières tout en permettant aux individus situés à l'intérieur d'en sortir	Amphibiens (notamment crapaud calamite)
MR6 : Mise en place de mesures préventives face aux risques de pollution accidentelle en phase de chantier	Ensemble des espèces protégées
MR7 : Restauration de zones dégradées par les travaux d'implantation de l'accès Nord	Ensemble des espèces protégées
MR8 : Aménagement d'un corridor bocager le long de l'accès Nord dans le secteur de « Granges »	Reptiles / Avifaune des milieux ouverts agro-pastoraux / Hérisson d'Europe / Chiroptères
MR9 : Réduction des risques de mortalité routière pour les Amphibiens	Amphibiens (notamment crapaud calamite)
MR10 : Limitation de la « pollution lumineuse » relative à l'accès Nord	Chiroptères
Mesures d'accompagnement	
MA1 : Assistance environnementale en phase chantier	Ensemble des espèces protégées
MA2 : Mesures de déplacement d'espèces en phase chantier	Amphibiens (notamment crapaud calamite)

Conformément à l'avis du CNPN, les mesures de planification des travaux en fonction des exigences écologiques (initialement ME2 et MR1) ont été rassemblées sous la forme d'une seule et même mesure de réduction.

Concernant les mesures de compensation pour le milieu naturel :

Concernant les **mesures de compensation** pour les espèces protégées, elles sont stipulées dans l'arrêté préfectoral n°145/2020 portant dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces animale protégées et de leurs habitats, signé le 14 décembre 2020, présent en annexe de cette délibération, et les principaux points sont repris ci-dessous.

Les mesures compensatoires pour les espèces protégées s'inscrivent sur 5,82 hectares, et comprennent pour le moineau friquet et le cortège des passereaux des milieux agro-pastoraux ouverts : la gestion de 1,68 ha de prairies naturelles par fauche tardive, la gestion de 850 ml de haies arbustives, la restauration et la gestion de 4,14 ha de prairie, la création de 600 ml de haies arbustives. Au sein de ces 5.82 ha, 0.95ha de prairies méso-hygrophiles sont aménagées et entretenues dans le but d'augmenter les capacités d'accueil pour le cuivré des marais.

De plus pour le Crapaud Calamite, 5 mares temporaires seront créées, d'une surface comprise entre 15 et 50m² avec des berges en pente douce, ainsi que des crapauducs.

Les mesures d'accompagnement et de suivi sont les suivantes :

- Un suivi écologique durant la phase de chantier pour suivre la bonne mise en œuvre des mesures compensatoires ;
- Un suivi écologique post-travaux d'une durée de 30 ans pour vérifier l'efficacité réelle des mesures compensatoires réalisées.

Un lien resserré et continu entre le Maître d'Ouvrage et les services de l'Etat, sur la mise en œuvre et le fonctionnement des mesures compensatoires, sera donc mis en œuvre selon les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral.

