AGGLO de Brive
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU BASSIN DE BRIVE

Brive la Gaillarde, le 06 JAN. 2021

Annexe n° 5

Monsieur Patrick DRUELLE
Commissaire Enquêteur,
11 rue jean Vinatier
19 700 SEILHAC

Nos réf. : DDM/MLL/RB/DM 2020-1686

Objet : Réponse aux observations émises pendant l'enquête publique relative à la création de l'Accès Nord à la ZAC de Brive Laroche

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Le procès-verbal des observations émises pendant l'enquête publique relative à la création de l'Accès Nord à la ZAC de Brive Laroche a été remis par vos soins le 22 décembre 2020.

Je vous prie de trouver ci-joint le mémoire en réponse aux observations, conformément aux dispositions de l'article R123-18 du code de l'Environnement

Je vous en souhaite bonne réception, et je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes sincères salutations.

Le Président,

Frédéric SOULIER

9, avenue Léo Lagrange - BP 103 - Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive - 19103 BRIVE CEDEX

PJ : mémoire en réponse

ACCES NORD à la ZAC de Brive-Laroche

Département de la Corrèze

Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive

ENQUÊTE PUBLIQUE préalable à la déclaration d'utilité publique
ENQUÊTE PARCELLAIRE

MÉMOIRE EN RÉPONSE AUX OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR du 22 Décembre 2020

9, avenue Léo Lagrange - BP 103
Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive
19103 BRIVE CEDEX
06 JAN. 2021

Préambule

L'enquête publique du projet d'Accès Nord à la ZAC DE BRIVE LAROCHE, porté par la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive (CABB) , s'est déroulée du mercredi 18 novembre 2020 au vendredi 18 décembre 2020, suite à la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux nécessaires à la réalisation de ce projet, en application des dispositions de l'article R.1124-4 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique en date du 13 août 2020.

Quatre permanences ont été tenues pendant la période d'enquête publique au sein de la mairie concernée par le projet (Saint Pantaléon de Larche). L'ensemble des pièces requises pour la constitution du dossier ont été fournies et consultables en préfecture et en mairie de Saint Pantaleon. Le procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur recensant les avis et contributions du public a été remis le 22 décembre 2020 au maitre d'ouvrage (art. R123-18 code de l'environnement).

Le présent document a pour but d'apporter une réponse aux différentes observations formulées ainsi qu'aux documents remis et aux mails reçus remis durant l'enquête publique auprès de Monsieur Patrick DRUELLE, commissaire enquêteur. Ces avis et observations ont été résumés dans le procès-verbal. Afin de répondre aux observations ainsi présentées, la CABB a repris les éléments issus des différents volumes du dossier de demande de DUP.

La CABB a conçu le projet d'Accès Nord en s'entourant de bureaux d'études experts et indépendants, pour en caractériser tous les effets à courts, moyens et longs termes ; mais également pour pouvoir adapter et modifier ce projet d'Accès Nord pour en minimiser les impacts. La CABB tient à rappeler qu'elle a contacté a de nombreuses reprises les propriétaires, et ce, bien en amont de cette enquête publique.

Afin de répondre précisément aux questionnements soulevés par les riverains, les réponses sont apportées par observations relevées par le Commissaire Enquêteur.

Le paysage (observations 5 à 7) et l'environnement (observations 8 à 10)

Observation n° 1 *(P1, P2,P4,P6 et P7)* :

– Quels dispositifs seront mis en œuvre pour atténuer le bruit le long du tracé de la voie?

Réponse du porteur de projet :

L'étude d'impact traite le sujet acoustique portant sur le bruit dans le paragraphe 4 IMPACTS PERMANENTS ET MESURES ASSOCIEES, et dans le sous-paragraphe 4.14 Effets sur l'ambiance sonore (p 314 à 323). L'étude acoustique est également présente en annexe de l'Etude d'impact (p. 220 à 276).

L'étude acoustique est indissociable de l'étude trafic, puisque l'ambiance sonore est impactée par la création de nouveaux trafics routiers dus à la création de l'Accès Nord. Pour la réalisation de ces deux études, la CABB a choisi de faire appel à un prestataire extérieur qui fait référence dans le domaine, le cabinet SORMEA, bureau d'études indépendant de la CABB.

La règlementation stipule que :

- La contribution sonore des voies nouvelles (accès Nord et voies de desserte de la ZAC) ne doit pas dépasser 60 dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne en façade des bâtiments sensibles.

Il ressort des études réalisées que :

- **Les simulations numériques montrent qu'à l'horizon 2042, ces seuils sont respectés avec une marge de 5 dB(A) pour la période diurne et une marge de 10 dB(A) pour la période nocturne ;**
- L'accès Nord permet également de limiter l'augmentation de la contribution sonore du bruit routier le long de la RD69 et de la rue de l'aérodrome en raison d'un report d'une partie du trafic accédant à la ZAC sur cet axe.

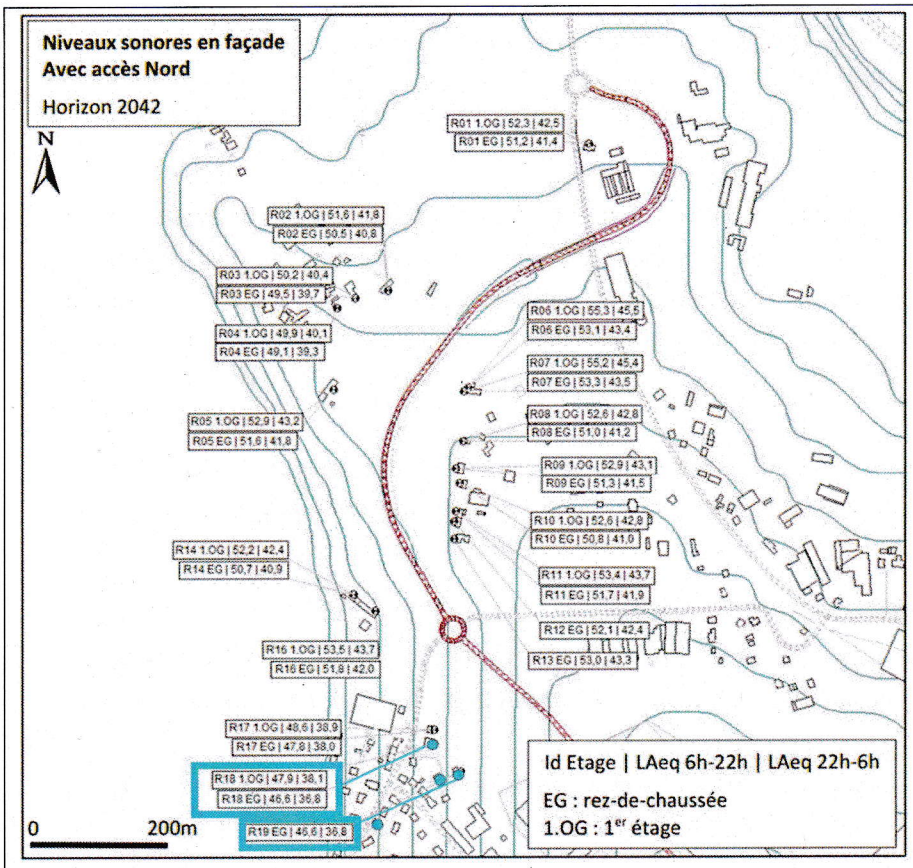
Il n'y a donc aucune obligation de mettre en œuvres des éléments de type murs anti-bruit ou enrobés phoniques car le projet visé ainsi que son étude acoustique associée répondent aux exigences règlementaires en termes de bruit, et mentionne que les niveaux sonores finaux sont même significativement en deçà de ces exigences.

Cependant, la CABB ne souhaite pas se limiter au respect des normes en vigueur pour le maintien de la qualité de vie des résidents, et, en accord avec les mesures compensatoires environnementales mettra en œuvre des haies de part et d'autre de la voirie, haies dont la hauteur sera variable entre 1,5 et 2,5 mètres sur une largeur d'1m50 environ, ce qui permettra d'apaiser les niveaux sonores prévus par l'étude acoustique.

Observation n° 2 *(P5)* :

– Eu égard à l'augmentation sensible du trafic attendue rue de Laumeuil et en bordure de la ZAC, ainsi qu'à proximité du rond-point sur la RD n° 69, il est sollicité l'installation de dispositifs anti-bruits tels que des murs ou des plantations d'arbres de haute tige.

– **Réponse du porteur de projet :**



Des prévisions ciblées sont proposées pour les propriétés de Mme Tallerie, qui restent bien en dessous des seuils règlementaires.

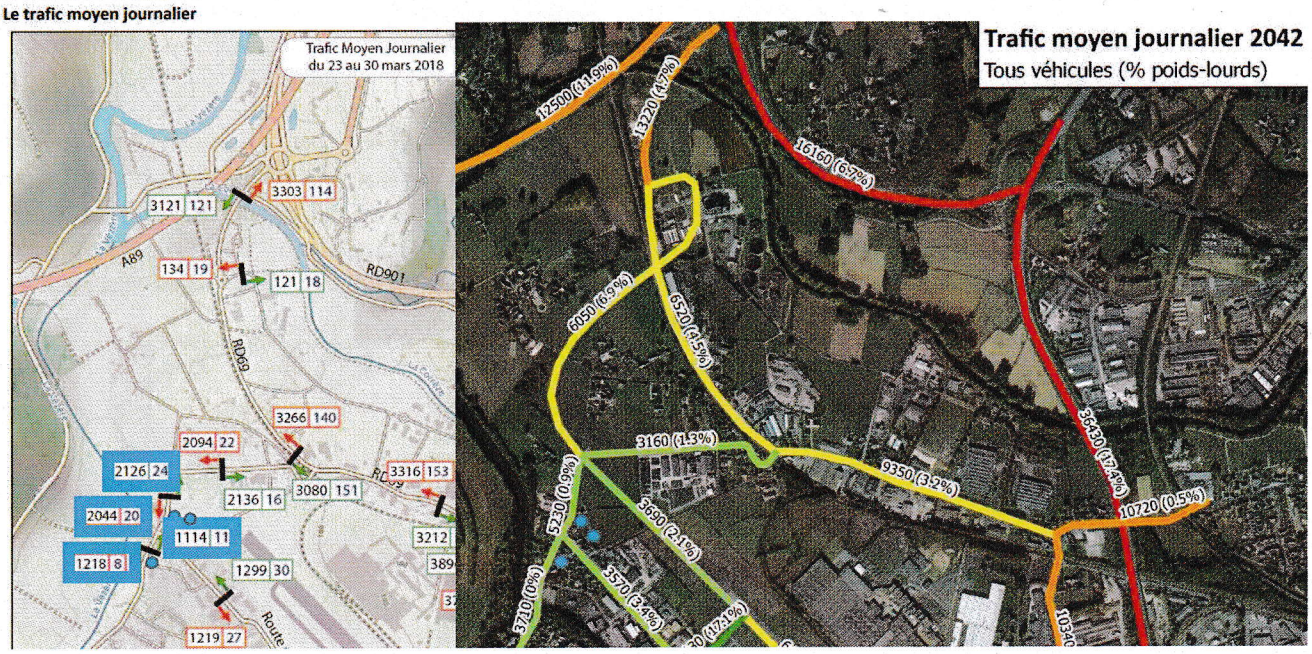
Bien qu'éloignées de l'Accès Nord, les maisons visées ont cependant des modifications sur les niveaux de bruit présents puisqu'un pourcentage des flux de l'accès nord passera par la route de Laumeuil.

Cependant, et afin d'éviter ce passage préférentiel parasite, la commune de Saint Pantaleon de Larche a déjà et va continuer à faire des travaux d'aménagements sur la rue de la Fontaine. Cette rue a vu sa vitesse baisser de 70 à 50 km/h, et des chicanes sont aujourd'hui en place.

L'objectif est d'amener les automobilistes à emprunter les voies principales pour accéder à la ZAC et à l'Accès Nord.

Concernant le trafic :

3.2.1 Le trafic moyen journalier



Aujourd'hui au droit de des propriétés (cf. fig. précédente) de Mme Tallerie, le trafic moyen journalier est de :

- (2 126 + 2 044) véhicules, soit un total de 4 170 véhicules par jour, contre 5 020 en 2022 et 5 230 en 2042
- (1 218 + 1 114) véhicules, soit un total de 2 332 véhicules par jour, contre 3 630 en 2022 et 3 710 en 2042

Au vu des dimensions de la rue de Laumeuil, il n'y a pas de possibilités pour mettre en œuvre des aménagements spécifiques. Les niveaux de bruit engendrés ne les rendent d'ailleurs pas obligatoires comme indiqué sur la réponse de l'observation 1. Cependant et afin d'éviter des shunts et circulations parasites indésirables comme expliqué ci-avant, la commune de Saint Pantaléon a déjà agi sur la rue de la Fontaine en abaissant la vitesse maximale et en mettant en place des chicanes avec une seule voie de circulation et une priorisation sur ces chicanes. L'objectif est de faire en sorte que les voies structurantes soient utilisées vers et depuis l'accès nord pour l'accès au centre bourg de Saint Pantaléon de Larche. Les prévisions ne prennent pas en compte cette stratégie d'évitement de la rue de Laumeuil.

Observation n° 3 *(P8)* :

– Quelles dispositions et moyens seront mobilisés pendant la durée du chantier pour en atténuer les nuisances sonores ?

Réponse du porteur de projet :

La gestion des nuisances sonores du chantier est explicitée dans l'Etude d'Impact (3.6 p 247), dans la partie qui traite de la totalité des mesures de réduction en phase chantier.

Il s'agit là d'obliger les entreprises à utiliser un matériel répondant aux normes et règlements en vigueur, de respecter le rythme de vie des habitants en réalisant des travaux en période jour, et de respecter les horaires et jours de travail règlementaires.

La CABB s'engage à faire respecter ces critères grâce auxquels les impacts sonores seront faibles comme le stipule l'Etude d'Impact. Il est cependant à noter que ponctuellement des travaux de nuit seront réalisés pour la réalisation de l'ouvrage, ce dernier se situant loin des premières habitations.

Observation n° 4 *(P10)* :

– Afin de limiter les émissions sonores liées à la circulation des véhicules, il est demandé de choisir des revêtements de chaussée anti-bruits.

Réponse du porteur de projet :
Des mises en œuvre d'enrobés anti-bruits sont en cours de réalisation dans quelques régions françaises, pour atténuer les nuisances d'autoroutes très circulées, et pour faire baisser des niveaux de bruit non règlementaires. Cependant, les effets positifs de ces nouveaux enrobés ne sont pas connus avec certitude, ils perdraient d'ailleurs leur efficacité rapidement et avec un renouvellement tous les 7/8 ans maximum, et avec un surcoût trop élevé. Au vu du trafic, et de l'étude acoustique, la mise en place d'enrobés phoniques n'est d'ailleurs pas nécessaire.

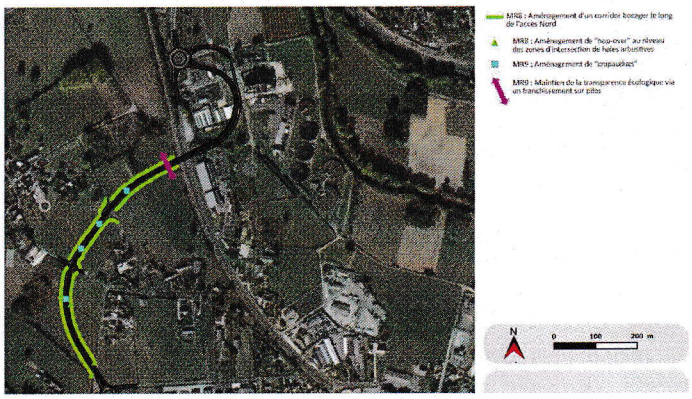
Observation n° 5 *(P8)* :

– En quoi consiste le « *corridor paysager* » prévu dans le secteur du village de Granges ? Une représentation graphique des aménagements est sollicitée.

– **Réponse du porteur de projet :**

Concernant le corridor paysager : il s'agit du positionnement de haies : ces dernières seront linéaires et de part et d'autre de l'Accès nord sur sa partie plate, haies dont la hauteur sera variable entre 1,5 et 2,5 mètres sur une largeur d'1m50 environ. Elles font également partie des mesures compensatoires environnementales.

Exemple de haies



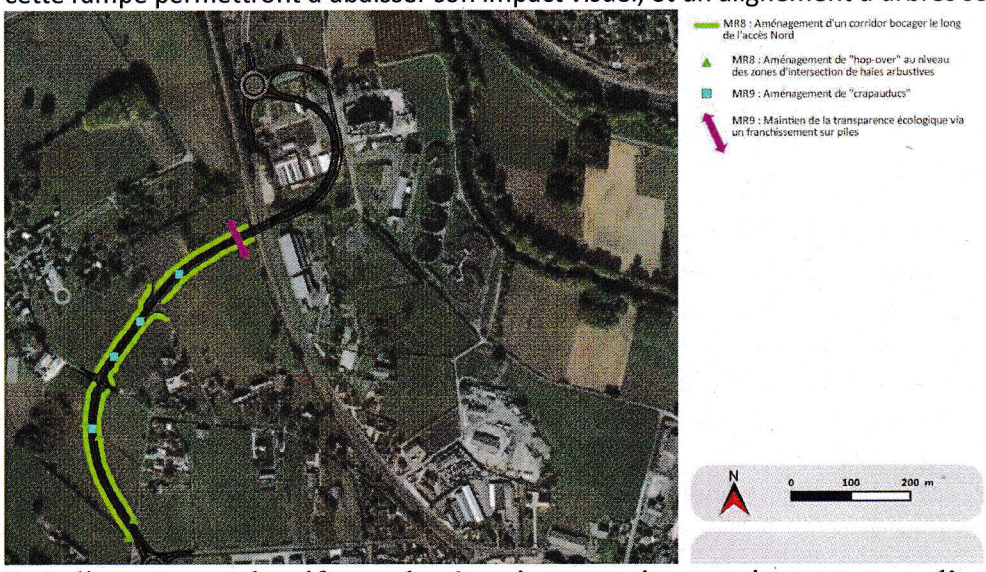
Positionnement des haies

Observation n° 6 *(P2 et P10)* :

– Quelles mesures seront prises pour limiter l'impact paysager de la route, notamment au droit de la parcelle ZA n° 331 et aux abords du rond-point « sud », à proximité des habitations de l'impasse du Pré Neuf ? Les alignements arbustifs et arborés existants devront être conservés.

– **Réponse du porteur de projet :**

La parcelle ZA 331 correspond au début de la rampe menant au pont. Les matériaux employés sur les talus de cette rampe permettront d'abaisser son impact visuel, et un alignement d'arbres sera présent sur cette rampe.



Les alignements arbustifs et arborés existants qui ne se situent pas sur l'emprise des travaux seront conservés. En reprenant le schéma d'implantation du corridor paysagé on peut s'apercevoir que le paysage sera conservé. Concernant le rond-point « Sud », il n'y a pas de rideau paysager pour les habitations au sud-ouest de ce rond-point, car il est mis en œuvre des trottoirs, et l'espace disponible n'est pas suffisant pour mettre en œuvre les deux. Il est à noter que la première habitation au Sud du Rond-point est à environ 120 mètres de ce dernier.

<u>Observation n° 7</u> *(P8)* :

– Quels aménagements paysagers sont prévus dans la traversée du hameau de Granges ?

Réponse du porteur de projet :

Cf. observations 5 et 6. L'accès Nord ne traverse pas le hameau de Granges, les premières habitations du bourg-hameau de Granges sont à plus de 90m de l'Accès Nord. Pour rappel l'Accès Nord disposera d'un corridor paysager de part et d'autre de ses limites extérieures, et d'une bande paysagée de 2 mètres de largeur, séparant la voie verte de la voirie automobile.

<u>Observation n° 8</u> *(P5)* :

– Outre les nuisances sonores évoquées dans l'observation n°2, l'augmentation notable du trafic routier va générer une pollution supplémentaire qui affectera les secteurs de la rue de Laumeuil, de lotissements de la ZAC et d'un verger de noyer situé près du rond-point de la RD n° 69 (parcelle ZB n° 03). L'installation d'écrans anti-bruits et de murs végétalisés serait de nature à les atténuer.

Réponse du porteur de projet :

Concernant la pollution atmosphérique, l'Etude d'Impact l'envisage dans le paragraphe 4.15.2 Evaluation de la pollution atmosphérique induite. L'augmentation **<u>reste très modérée</u>**, et est principalement due à l'activité de la ZAC et à l'accroissement général du trafic routier. Il reste cependant difficile de pouvoir évaluer précisément ce critère pollution, les possibilités de calculs actuels étant limitées. Cependant, le renouvellement des parcs automobiles et camions ainsi que les futures règlementations auront des effets bénéfiques sur la projection réalisée dans l'Etude d'Impact. Pour la question de la pollution des écrans ou murs végétalisés ne seront d'aucun effet.

<u>Observation n° 9</u> *(P8 et P10)* :

– Quelles mesures seront prises pour « *masquer la route et ses nuisances* », notamment la « *pollution environnementale* » ?

Réponse du porteur de projet :

La notion de pollution environnementale doit être éclaircie :

Il y a déjà été répondu dans les observations 5, 6 et 7 pour la pollution visuelle, et dans l'observation 8 pour la pollution atmosphérique.
Concernant les espèces protégées, dont l'Etude d'Impact fait mention, un travail de fonds a été réalisé, en lien avec les services de L'Etat, pour permettre la réalisation de l'Accès Nord grâce à la mise en œuvre de mesures environnementales compensatoires (p 267, 4.3 IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT NATUREL). L'arrêté préfectoral n°145/2020 portant dérogation l'interdiction de destruction d'espèces animales protégées et de leurs habitats, en date du 14 décembre 2020, est là pour le prouver.
La CABB a donc étudié, analysé et proposé des solutions à toutes les pollutions environnementales potentiellement créées par l'Accès Nord à la ZAC de Brive Laroche.

Observation n° 10 *(P10)* :

– Quel est l'intérêt d'éclairer une route de campagne avec tous les inconvénients que cela génère pour la faune et la santé ? S'il n'était pas possible d'éviter cette pollution lumineuse, notamment pour des motifs de sécurité, l'installation de lampadaires non aveuglants devrait être limitée aux seuls abords de ronds points et intersections de routes.

Réponse du porteur de projet :
Pour répondre aux enjeux environnementaux, il n'est aujourd'hui pas prévu de mettre en œuvre un éclairage urbain.

2 - Effets induits par la voie sur le niveau des crues

Observation n° 11 *(P4 et P7)* :

– Quel impact réel aura la nouvelle route sur le niveau des crues qui affectent les lieux habités, notamment le hameau de Granges ? Il est préconisé de ne pas surélever la chaussée et de ne pas multiplier les haies qui font obstacle à l'écoulement des eaux (P7).

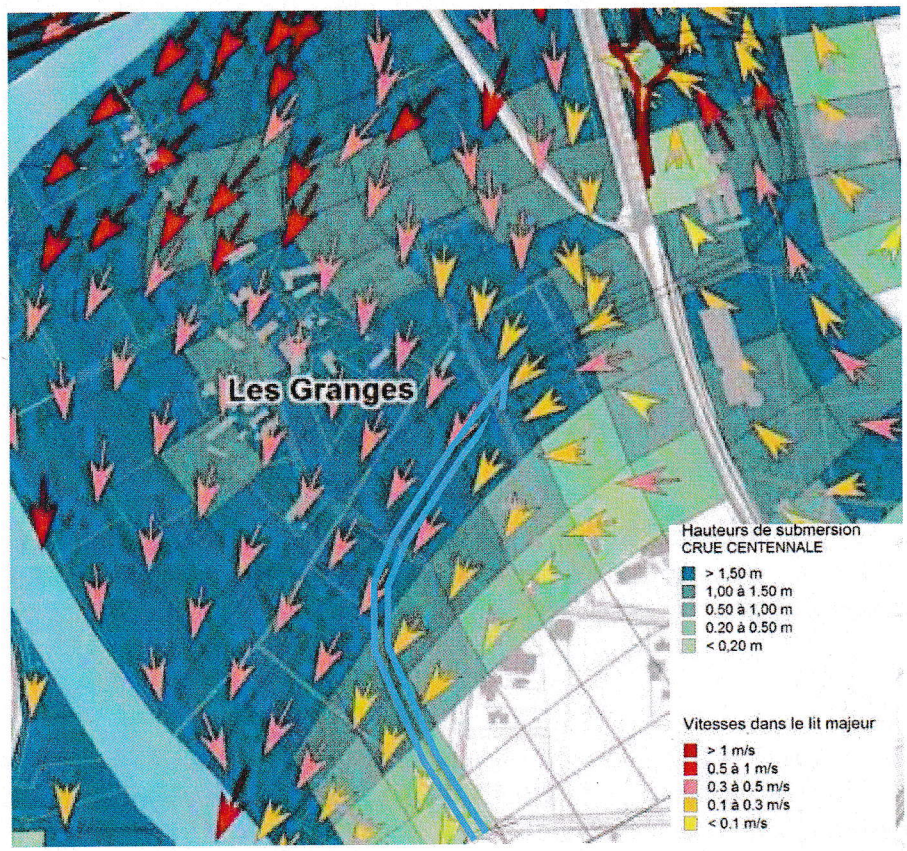
Réponse du porteur de projet :
L'étude d'impact traite le sujet hydraulique acoustique portant sur le bruit dans le paragraphe 4 IMPACTS PERMANENTS ET MESURES ASSOCIEES, et dans le sous-paragraphe 4.2 Effets sur les eaux superficielles et souterraines (p 262 notamment). Des éléments complémentaires sont présents dans le Mémoire de Réponse à l'avis de la MRAe (p 4 ; 5 ; 6 et p58-66).

Afin de respecter les critères de limites d'exhaussement des eaux à + 5 cm imposés par le PPRI, a CABB a fait appel à un bureau d'études indépendant reconnu, Setec Hydratec. La règlementation impose que le projet d'Accès Nord ne fasse pas augmenter de plus de 5 cm le niveau des plus hautes eaux lors d'évènements ciblés, à savoir pour une crue centennale, ainsi que pour la crue de 1960. Il est à mettre en avant également que cette limite de +5cm doit être respectée non pas que pour le projet d'Accès Nord, mais bien sur la totalité des projets réalisés en zone inondable à savoir la réalisation de l'A89, du RD901, de la RD69 et donc de l'Accès Nord.
L'objectif de la CABB n'est pas de réaliser un Accès Nord qui respecte *a minima* ce critère mais bien d'abaisser au maximum son impact sur l'élévation des eaux.
C'est pourquoi l'Accès Nord, et notamment ses rampes et la longueur de son pont, a été plusieurs fois modifié afin de garantir la sécurité des biens et des personnes.
En 2017, la longueur du pont a été augmentée pour passer à environ 53 mètres, la voirie a été rabaissée à son maximum côté usine d'incinération et aménagement d'un dalot de 1m² pour assurer une continuité hydraulique.
En 2018, la rampe d'accès a été raccourcie côté serres municipales afin de minimiser les indices du projet, notamment en permettant de ne pas impacter le flux principal des eaux en situation d'inondation.
Le projet a donc été revu et amélioré plusieurs fois pour abaisser au maximum son impact sur les plus hautes eaux.

Au niveau du hameau de Granges, l'exhaussement des plus hautes eaux (crues de 1960 et centennale) est de + 1 cm.

La voirie sera comme il est indiqué dans les dossiers au niveau du terrain naturel pour créer le moins de remblais en zone inondable possible sur le linéaire.

Concernant le positionnement des haies : ces dernières seront linéaires et de part et d'autre de l'Accès nord sur sa partie plate. Elles ne créeront ni courant plus fort ni augmentation du niveau d'eau lors des plus hautes eaux. En effet, les courants sont faibles et parallèles à ces haies. Lorsque les haies sont perpendiculaires aux courants, en limite de zone inondable, la vitesse du courant est inférieure à 0.3 m/s, il n'y a donc pas d'effet négatif sur les écoulements.



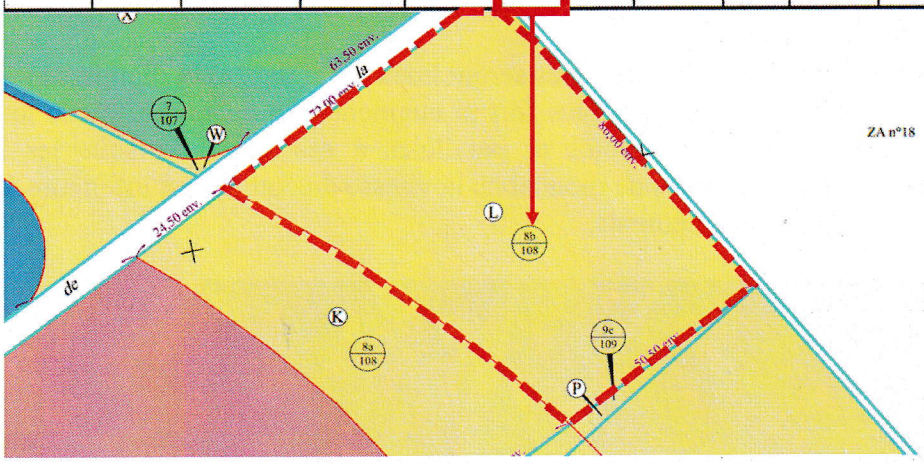
3 - <u>Observations relatives au foncier (observations 12 à 14) et à la circulation sur les voies périphériques (observations 15 à 17)</u>

<u>Observation n° 12</u> *(P2)* :

– Quelle sera la destination de la parcelle cadastrée ZA n° 331 après son expropriation ? Le propriétaire ne souhaite plus la vendre.

Réponse du porteur de projet :
La partie L (8b) ciblée par la question est propriété de M. Alain CESSAC, qui en a accepté la vente le 29 janvier 2020 par courrier. Cette partie 8b a un fort intérêt écologique et ne sera pas impactée par les travaux, elle sera ensuite conservée en l'état, et fera l'objet d'une fauche extensive dans le cadre des mesures environnementales de compensation.

ZA	331	La Peyre	Pré	20009	8a 8b	K L	2463 5054	M	12598	108	**M. CESSAC Alain Georges**, né le 23/04/1960 à SAINT-PANTALÉON-DE-LARCHE (16), demeurant La Peyre - 19600 SAINT-PANTALÉON-DE-LARCHE



Observation n° 13 *(P9)* :

– Monsieur Alain LAPEYRIE, actuel fermier de monsieur Alain CESSAC sur la parcelle cadastrée ZA n° 331, notamment de la partie expropriée pour cause de compensation écologique (8b), souhaiterait en poursuivre l'exploitation agricole.

Réponse du porteur de projet :

La CABB a rencontré M. Lapeyrie le 21 décembre 2020. L'exploitation se fera sous forme de fauche extensive une fois par an sur cette zone L (8b), zone qui sera propriété de la CABB. Cette exploitation sera effectuée par un exploitant agricole avec lequel la CABB aura conventionné.

Observation n° 14 *(P3)* :

– Sur le constat que l'exploitabilité agricole de la parcelle cadastrée ZA n° 73 va être considérablement affectée, le propriétaire, monsieur Jean Philippe CARREAU, souhaite céder la totalité du fond pour un montant qui reste à négocier entre les parties.

Réponse du porteur de projet :
M. Carreau a été rencontré à plusieurs reprises pour envisager un achat à l'amiable de sa parcelle.

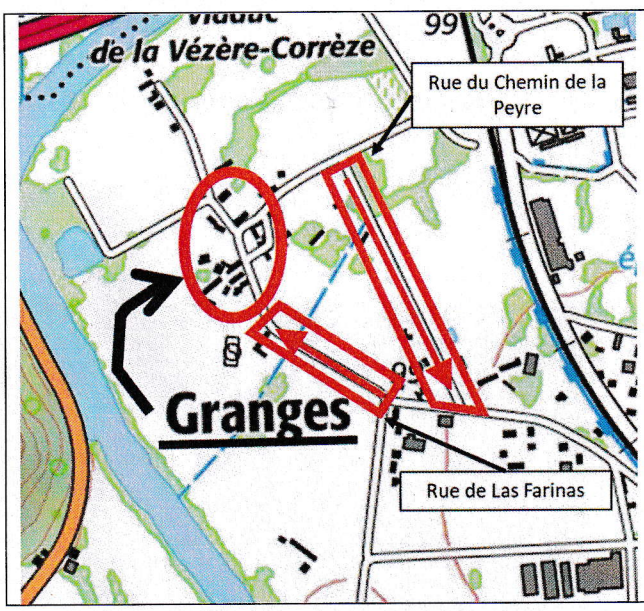
Aucun accord n'a pu intervenir, en raison d'une trop grande différence entre les prix proposés par les parties.
Le dossier d'enquête parcellaire du projet d'aménagement de l'accès Nord concerne les emprises strictement nécessaires au projet. Par ce courrier, M. Carreau indique sa volonté de se séparer de la totalité de sa parcelle. Sur ce point la CABB n'a pas d'objection particulière, sous réserve, bien entendu, de trouver un accord sur le prix et en tenant compte du coût global de l'opération.

L'enquête conjointe parcellaire et DUP devrait déboucher, d'une part, sur un arrêté de cessibilité des biens, et, d'autre part, sur un arrêté de DUP. Dans le cadre de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique, le transfert de propriété interviendra quant à lui, au moment du rendu de l'ordonnance d'expropriation. Jusqu'à cette date, les négociations peuvent continuer sur le parcellaire à acquérir et un accord amiable peut toujours être envisagé.
A défaut, M. CARREAU pourra, toujours, dans le cadre la procédure, solliciter du juge la cession d'une emprise totale

Observation n° 15 *(P2)* :

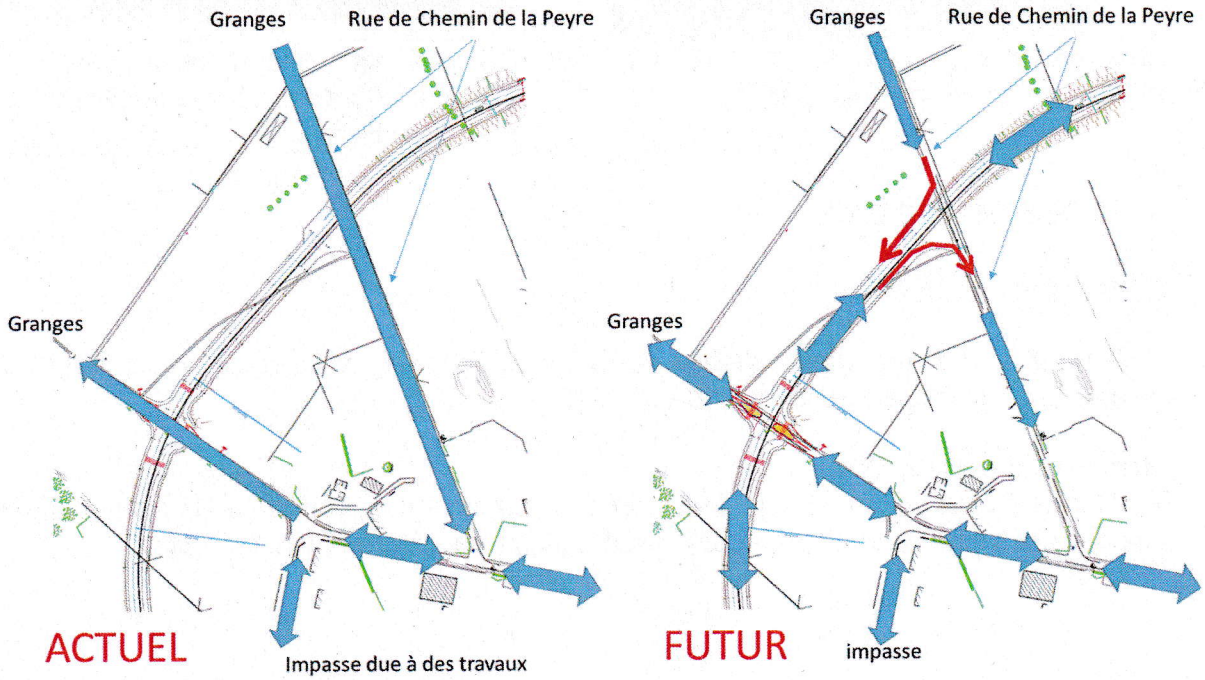
– Le propriétaire de la parcelle cadastrée ZA n° 331, attenante à la rue de La Peyre, s'interroge sur l'avenir de cette voie à sens unique après la mise en service de la voie d'accès nord. Pour sa part, il souhaiterait qu'elle ne soit plus ouverte à la circulation publique.

Réponse du porteur de projet :



Etat actuel

Le hameau de Grange est desservi par la rue du Chemin de La Peyre en sens unique et la rue de Las Farinas en sens unique.



La circulation actuelle sur le Chemin de la Peyre sera conservée en sens unique sortant du hameau de Granges, à la demande de la Commune de Saint Pantaléon de Larche, dans un objectif de sécurisation de ce hameau en cas d'inondation. Sur l'autre accès à Granges, la circulation sera mise à double sens, dans la continuité de la rue de Las Farinas.

Observation n° 16 *(P5)* :

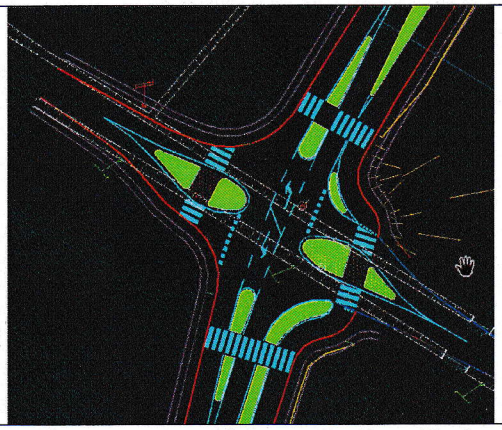
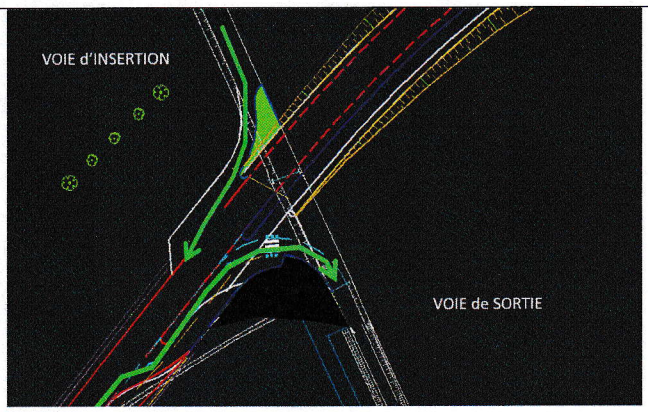
– Le propriétaire note que l'accès à sa parcelle cadastrée ZB n° 03, en nature de verger de noyer, est difficile voire impossible.

Réponse du porteur de projet :
La CABB prendra rendez-vous sur place avec le propriétaire pour vérifier les accès actuels et la compatibilité avec l'accès futur. L'objectif est de garantir l'accessibilité à la parcelle visée.

Observation n° 17 *(P8)* :

La propriétaire demande des précisions sur la nature des aménagements qui seront réalisés pour raccorder la voie d'accès nord à la rue qui dessert le hameau de Grange.

Réponse du porteur de projet :
Les raccordements sont présents ci-dessous :

	
Raccordement entre la rue de Las Farinas et l'Accès Nord - Carrefour complet	Raccordement entre l'Accès Nord et la rue du Chemin de La Peyre. La traversée de l'Accès Nord n'est pas premise.

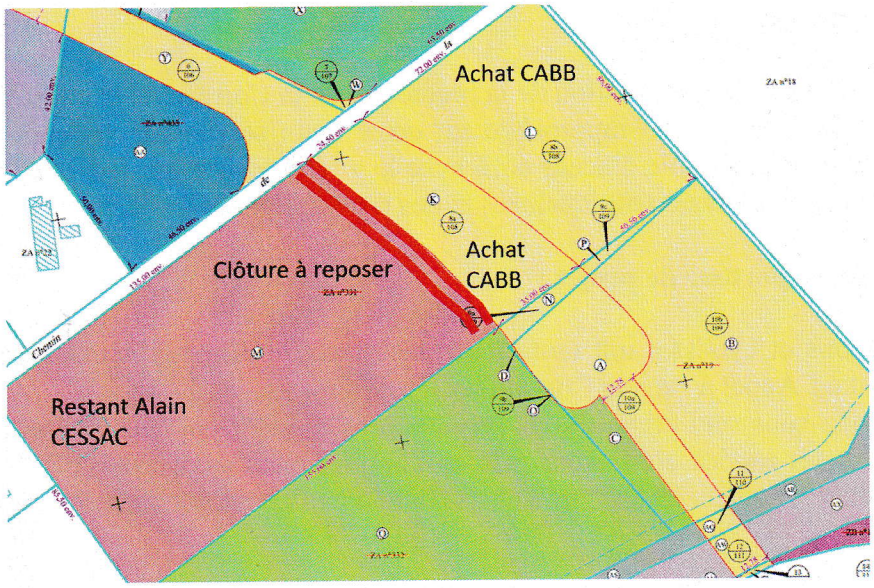
4 - Observations diverses

Observation n° 18 *(P2 et P9)* :

– Des clôtures seront elles installées en limite de l'emprise de la route et des parties expropriées, notamment de la parcelle cadastrée ZA n° 331?

Réponse du porteur de projet :
Il n'y aura pas de clôture le long de la voirie, notamment pour conserver les continuités écologiques. Concernant les zones expropriées, les clôtures existantes pourront être déplacées.

Concernant la parcelle cadastrée ZA 331, une clôture sera à reposer :



Extrait du Plan Parcellaire

<u>Observation n° 19</u> *(P1,P3,P8 et P9)* :

– Quelles sont les dates approximatives d'ouverture du chantier et de durée des travaux ?
L'information est notamment indispensable aux agriculteurs tenus de présenter une « déclaration PAC ».

Réponse du porteur de projet :
La durée de réalisation est comprise entre 16 et 18 mois. La date de début de chantier est dans le meilleur des cas pour septembre 2021. Les agriculteurs seront prévenus dès qu'une date définitive aura été validée, notamment par l'avancement de la procédure d'expropriation.

<u>Observation n° 20</u> *(C1)* :

– Le Service des Affaires Juridiques et Achats du Conseil Départemental de la Corrèze relève des erreurs matérielles dans l'état parcellaire associé au plan parcellaire des terrains à exproprier. Les parties numérotées 20 et 21 (BA et BB) sont attribuées à tort au conseil départemental. Elles appartiendraient à la commune.

Réponse du porteur de projet :
Suite à la réalisation du projet, l'arpentage et le découpage seront réalisés en lien avec les services du Département, ce qui permettra de mettre à plat une situation parcellaire locale qui n'a pas évolué depuis plusieurs décennies.

5 – Observation réglementaire recueillie lors de la phase préparatoire à l'enquête publique

Observation n° 21 *(C1)* :

– En réponse à la consultation de la préfecture de la Corrèze, le Conseil Départemental de la Corrèze a invité la CABB à un rapprochement entre leurs services techniques respectifs afin d'étudier le raccordement de la voie d'accès nord avec le giratoire situé sur la RD n° 69, en portant une attention particulière à l'inclusion des cyclistes et des piétons dans le trafic.

Réponse du porteur de projet :

Les piétons et cyclistes ont toute leur place dans le projet d'Accès Nord, ce dernier est d'ailleurs candidat à l'Appel à Projets Continuités Cyclables.
Un rendez-vous sera pris avec les services du Conseil Départemental afin de pouvoir leur expliquer comment les modes actifs sont pris en compte, mais aussi pour vérifier ensemble tous les sujets concernant le projet : les raccordements sur le domaine routier départemental, la gestion des travaux,…