



Mission régionale d'autorité environnementale

Région Nouvelle-Aquitaine

**Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale
de la région Nouvelle-Aquitaine
sur le projet de desserte nord de la ZAC de Brive-Laroche
sur la commune de Saint-Pantaléon de Larche (19)**

n°MRAe 2019APNA147

dossier P-2019-8824

Localisation du projet : Commune de Saint-Pantaléon de Larche
Maître(s) d'ouvrage(s) : Communauté d'agglomération du bassin de Brive
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Préfet de la Corrèze
En date du : 20 Août 2019
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Déclaration d'utilité publique
L'Agence régionale de santé et le Préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

Préambule.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le Préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la MRAe.

En application de l'article L.1221 du code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123 2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123 19.

En application du L.122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R.122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devront être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du code de l'environnement).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 16 octobre 2019 par délibération de la commission collégiale de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Étaient présents : Gilles PERRON, Hugues AYPHASSORHO, Freddie-Jeanne RICHARD, Jessica MAKOWIAK.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents/excusés : Thierry GALIBERT, Françoise BAZALGETTE.

I - Le projet et son contexte

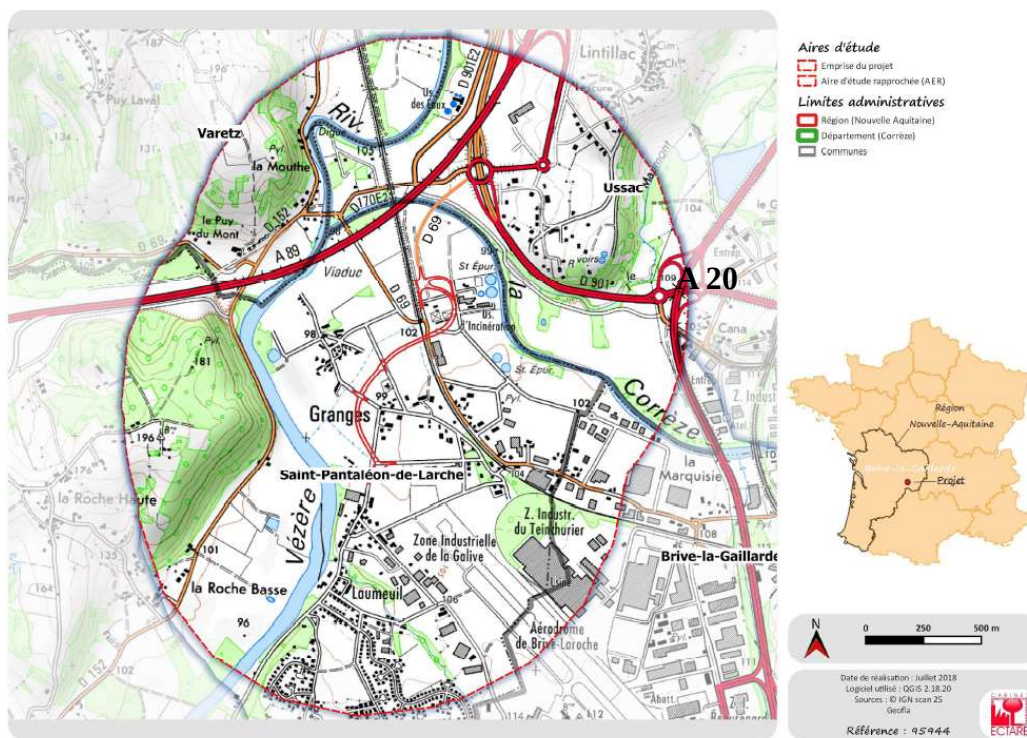
Le présent avis porte sur le projet de création d'un accès nord pour la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) de Brive-Laroche dont le tracé se trouve sur la commune de Saint-Pantaléon de Larche dans le département de la Corrèze (19). Cette ZAC a fait l'objet d'une étude d'impact en 2013 au stade de sa création. Son aménagement reste dépendant et indissociable de la réalisation d'un accès par le nord comme le rappelait l'avis de l'Autorité environnementale dès décembre 2013.



Périmètre de la ZAC (carte issue de l'étude d'impact page 16)

Image extraite de l'avis de l'Autorité environnementale daté du 16 décembre 2013¹ rendu dans le cadre de la création de la ZAC de Brive-Laroche.

A 89



Carte 3 : Carte de situation - Zoom sur l'accès Nord

En « double » trait rouge, tracé de l'accès Nord à la ZAC en projet. Source : Étude d'impact – cartes p. 25 et 26.

L'étude d'impact présentée analyse les incidences du projet de la voie d'accès Nord ainsi que ses annexes (talus, carrefours de raccordement aux voies existantes), en considérant dans l'aire d'étude immédiate l'ensemble des 88,59 ha correspondant aux périmètres de la ZAC (86 ha) et de l'accès nord.

La ZAC de Brive-Laroche a été implantée sur les terrains de l'ancien aérodrome de Brive-Laroche, propriété depuis janvier 2013 de la communauté d'agglomération du Bassin de Brive. Les activités de l'ancien

¹ http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2013-000390_decision.pdf

aérodrome ont été relocalisées sur l'aéroport de « Brive Vallée la Dordogne » mis en service en juin 2010.

Le secteur s'inscrit géographiquement dans une plaine alluviale au sein d'un méandre formé par la confluence entre la Corrèze et la Vézère.

Le site du projet d'accès nord se trouve à un embranchement stratégique d'infrastructures routières : l'autoroute A20 (vers Paris et Toulouse) et l'autoroute A89 (vers Bordeaux et Lyon). L'accès nord viendra compléter le réseau structurant de desserte de la ZAC, déjà mis en œuvre à l'est avec le carrefour giratoire de l'avenue du Teinchurier.

Le projet d'accès nord intègre :

- l'aménagement de la voirie nouvelle de 1 050 m ;
- le franchissement de la voie ferrée Brive-Objat existante ;
- le franchissement de la RD69 existante ;
- le rétablissement hydraulique des écoulements en situation de crue ;
- le déplacement des réseaux (haute tension ERDF, basse tension, eau pluviale etc) ;
- des équipements de sécurité (barrière, muret, garde-corps).

Les caractéristiques techniques principales du projet sont schématisées en page 217 de l'étude. Les deux extrémités de la voie d'accès se raccorderont par un giratoire au nord sur la RD 69 et au sud à la voie principale de la ZAC (cf. p. 218 schémas de raccordement). Les franchissements de la voie ferrée et de la RD 69 sont schématisés en page 219 (cf. p. 219 Vues en plan des ouvrages de franchissement).

Procédures relatives au projet

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) est sollicité dans le cadre de la demande de déclaration d'utilité publique liée à l'aménagement de la desserte nord de la ZAC de Brive-Laroche. Le projet d'ensemble (ZAC et accès indissociable) est soumis à étude d'impact systématique, conformément à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

Le dossier transmis à la MRAe comprend l'étude d'impact et des analyses thématiques en annexes (biodiversité, bruit notamment).

Le présent avis vient en complément de l'avis rendu le 16 décembre 2013 relatif au projet de création de la ZAC de Brive Laroche sur les communes de Brive-La-Gaillarde et de Saint-Pantaléon de Larche qui conclut :

« Le dossier présenté par le pétitionnaire est globalement de bonne qualité, argumenté et fourni. Les impacts et les mesures prises pour les éviter, les réduire sont bien présentés. Les choix réalisés concernant l'aménagement de la zone auraient toutefois pu être davantage détaillés et explicités ; l'autorité environnementale regrette notamment que les sensibilités environnementales du secteur n'aient pas davantage été « exploitées » dans le cadre du projet d'aménagement. En tout état de cause, les différentes mesures annoncées devront être prises et complétées dans le cadre de la réalisation de la ZAC et des démarches réglementaires ultérieures, dans la mesure où leur mise en œuvre effective et pérenne sera déterminante pour la qualité environnementale de l'opération.

De plus, comme vu dans les points ci-avant, l'autorité environnementale estime que d'autres alternatives auraient pu être étudiées, en particulier sur la thématique trafic, notamment en ce qui concerne les flux de circulation envisagés et les problèmes potentiels de remontées de file sur l'autoroute A20, ou encore sur la desserte du site en transport en commun et sur l'intégration du projet de réalisation d'une ligne de bus à haut niveau de service aux présentes études.

Enfin, dans les procédures ultérieures liées à la ZAC et à ses accès, il conviendra d'apporter des précisions :

- sur la thématique faune-flore dans la mesure où des inventaires complémentaires ont été réalisés à l'automne 2013 et non intégrés dans l'étude d'impact ; ces données pourront être intégrées au projet par l'actualisation de l'étude d'impact au stade de la réalisation de la ZAC.

Les mesures compensatoires mériteront d'être développées et précisées en fonction des résultats de ces inventaires et en fonction notamment des suites qui seront données au « dossier de demande de dérogation espèces protégées » et au dossier loi sur l'eau.

- sur la thématique « eau-inondation » dans la mesure où l'accès Nord qui est présenté comme essentiel à la réalisation de la ZAC est situé en zone rouge du PPRI de la Vézère et dont la description technique n'est pas suffisamment détaillée à ce stade d'avancement du projet global. La création de cet accès Nord apparaît en effet comme un élément majeur du projet. »

Le présent avis porte sur les principaux enjeux environnementaux liés aux aménagements envisagés pour l'accès nord de la ZAC de Brive Laroche, qui concernent :

- les impacts sur le milieu récepteur (sol et eaux) ;
- la prise en compte du risque inondation ;
- les impacts sur la biodiversité, et notamment sur la prise en compte des mesures compensatoires envisagées ;
- les impacts sur le cadre de vie, notamment en termes de mobilités et déplacements.

II – Analyse de la qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques attendues et est proportionnée à l'importance et la nature du projet. Le dossier est globalement de bonne qualité, argumenté et fourni. Il comporte également une notice d'incidences Natura 2000. Toutefois, la **MRAe relève que le dossier présenté demeure incomplet en l'absence de résumé non technique.** À ce titre, il est rappelé la finalité de ce document qui vise à une présentation didactique du projet afin d'en faciliter la compréhension par le public.

Par ailleurs, il convient de rappeler que les différentes mesures annoncées devront être prises et complétées dans le cadre de la réalisation de la ZAC et des démarches réglementaires ultérieures. Ainsi l'étude d'impact peut, le cas échéant, être complétée en phase de réalisation de la ZAC par les éléments qui ne pouvaient être connus au moment de la constitution du dossier en phase de création².

II.1. Sur le milieu physique

Topographie et sols

Les terrains sont sensiblement plats, ce qui limite les incidences sur les mouvements de terrain. Le site d'étude repose sur des formations alluvionnaires déposées par les rivières Courrole et Plancheforte, affluents de la Corrèze en aval de Brive.

En termes d'hydrogéologie, aucune arrivée d'eau n'a été mise en évidence à faible profondeur. Cependant des arrivées d'eau ont été observées près de l'extrémité nord du site entre 1,6 et 2,7 m de profondeur. Tous les terrassements devront se faire en tenant compte de la très forte sensibilité à l'eau des terrains. Des dispositifs de drainage seront nécessaires tant pour les plates-formes que pour les dallages notamment dans la partie nord du terrain (cf. p. 29).

Pour l'accès nord, le projet prévoit de limiter les mouvements de terrain. Le relief sera maintenu à l'identique, excepté pour les passages en remblais sur la voie ferrée (2,3 m) et le raccordement surélevé au giratoire de la RD 69 (cf. p. 260). Les volumes de déblais et remblais nécessaires au modelage de l'accès nord représentent un volume excédentaire de 2 110 m³. L'évacuation ou le régalage des terres excédentaires sera nécessairement réalisé en dehors de la zone inondable. Les matériaux issus du site seront au maximum réutilisés sur place s'ils sont sains (cf. p. 220). Les résultats des diagnostics effectués sur l'ensemble de la ZAC concluent à l'absence de pollution effective. Toutefois, l'étude d'impact précise que les terres polluées devront être acheminées vers des centres de traitements spécialisés (cf. p. 259).

Eaux souterraines et superficielles

La gestion des eaux en terme qualitatif et quantitatif apparaît comme une **contrainte forte**. Les ressources en eaux souterraines sont très limitées dans le sous-sol local et, de façon générale, mal connues. Les deux masses d'eau souterraines identifiées sur le site présentent un bon état quantitatif et qualitatif. Le projet n'intersecte aucun périmètre de captage d'eau potable. Le site d'implantation n'est traversé par aucun cours d'eau mais se situe à proximité de quatre cours d'eau : Corrèze, Vézère, Rieux Tord, Plancheforte. L'extension des zones urbanisées de la commune de Brive, la présence d'infrastructures routières et ferroviaire sont à l'origine de nombreuses transformations des écoulements de crues.

La MRAe relève que les mesures de gestion des eaux pluviales ont été précisées. Les eaux pluviales de la ZAC sont collectées et écrêtées dans des bassins de rétention avant d'être rejetées vers les exutoires³. Les eaux de ruissellement des voiries seront conduites dans des noues avant d'être rejetées dans le milieu récepteur constitué par la Vézère⁴ (cf. p. 263 et suivantes).

² Article R.311-7 du code de l'urbanisme

³ Les ouvrages publics et privés de rétention seront dimensionnés pour une pluie décennale, avec un débit de fuite de 11,4 l/s/ha. Pour les événements pluvieux d'une période de retour supérieure, les équipements seront saturés et il se produira des débordements au niveau des voiries. Des écoulements se produiront du sud-est vers le nord-ouest selon l'axe de la voie principale de desserte de la ZAC. Le volume viendra alors se mêler aux écoulements en lit majeur de la Vézère au nord-ouest du projet, dans l'hypothèse d'une concomitance d'un tel événement au niveau du projet avec un phénomène de crue sur le bassin versant de la Vézère.

⁴ Un réseau de collecte des eaux de ruissellement en sortie de noues, situé à l'axe des voies de circulation, reprendra également les eaux issues des systèmes de régulation privés qui devront être mis en place à la parcelle par les acquéreurs de lots.

Le rapport indique que les eaux pluviales de l'accès nord ne feront pas l'objet d'un traitement systématique. Le principe retenu privilégie la restitution diffuse des eaux sur les espaces contigus de la voirie, par infiltration sur le terrain naturel (cf. p. 220 et p. 265). Ce choix est motivé, d'après le rapport, par « l'absence de risque notable de pollution chronique » (page 220). Or, selon les chiffres communiqués par le porteur de projet, il est relevé que les concentrations de rejet de métaux lourds (zinc, cuivre et cadmium) sont relativement fortes. Les limites supérieures des valeurs seuils de la directive cadre sur l'eau ne sont notamment pas respectées (cf. p. 265). **La MRAe recommande de mieux évaluer l'impact potentiel sur les eaux pluviales compte tenu de la proximité du site Natura 2000 de la Vallée de la Vézère.**

Risques inondation

Le site d'implantation de la ZAC est concerné par les risques d'inondation liés à la Vézère. Le secteur nord du projet se situe en effet en zone rouge du Plan de Prévention du Risque Inondation de la Vézère. Il s'agit d'un secteur sensible, car il est situé à l'aval de l'agglomération de Brive-La-Gaillarde qui présente plusieurs quartiers vulnérables aux crues de la Corrèze. Tout mouvement de terrain est susceptible de modifier les écoulements en crue par effet de création d'obstacles (remous) et de perte de volume de stockage des eaux (déstockage).

La partie de la ZAC située en zone inondable sera laissée libre de tout aménagement (1,34 ha). Par contre, ce point constitue une contrainte forte pour la voie d'accès nord de raccordement à la ZAC. La MRAe relève que les dispositions prises pour limiter les effets du projet d'accès nord sur l'écoulement des eaux en situation de crue intègrent le maintien de la topographie initiale et la limitation des zones de remblai⁵. Selon le porteur de projet, les multiples modélisations d'incidences d'aménagements ont permis de retenir un tracé optimum, notamment vis-à-vis des crues de référence⁶ (cf. p. 261 et suivantes) (cf. p. 331). **Toutefois, la MRAe relève que l'étude ne précise pas l'incidence du projet sur les vitesses d'écoulement notamment du fait du franchissement en remblai de la voie ferrée et de la RD69, les culées et appuis de ces ouvrages pouvant générer localement des écoulements à vitesse supérieure à la moyenne. Des précisions sont attendues sur ce point.**

Les volumes détruits de champ d'expansion des crues seront compensés en surface et en volume. **La MRAe note toutefois que la compensation intervient pour partie sur une parcelle de 1 ha pour laquelle l'acquisition foncière n'est pas établie** (cf. p. 264 et p. 265 carte de localisation). **La question de la maîtrise foncière des parcelles venant en compensation mérite d'être précisée.**

II.2. Sur la biodiversité

Le site Natura 2000 *Vallée de la Vézère d'Uzerche à la limite départementale Corrèze/Dordogne*⁷ couvre la marge nord-ouest de l'aire d'étude (cf. p. 70 cartographie). Les cours d'eau de la Vézère et de la Corrèze constituent les principaux réservoirs de biodiversités et corridors écologiques identifiés à proximité du site d'implantation. La ZNIEFF de type 2 *Vallée de la Vézère d'Uzerche*⁸ est interceptée par le site d'implantation et huit autres sont situées en périphérie dans un rayon qui varie entre 1,9 à 5 km (cf. p. 50 et carte p. 69).

Un inventaire faune/flore mené de janvier à septembre 2013, assorti de prospections complémentaires réalisées en 2014 et 2016, ont permis de couvrir un cycle biologique complet et les périodes d'activité des espèces (cf. p. 338). Les prospections ont permis de mettre en évidence des enjeux ciblés sur la partie nord à une échelle rapprochée et élargie. Les enjeux biodiversité sont cartographiés en page 135.

Dans le secteur nord de l'aire d'étude, la partie située à l'est de la RD 69 et de la voie ferrée se compose d'espaces anthropisés et/ou imperméabilisés, comprenant quelques secteurs de friches et ourlets herbacés eutrophiles. La partie ouest s'organise sous la forme d'une mosaïque de milieux agricoles ouverts principalement traités sous la forme de prairies extensives (fauche et/pâturage). Ce secteur est également marqué par la présence d'un réseau de zones humides ouvertes partiellement drainées dans leur partie aval par la présence de fossés.

Au total 16 **habitats** ont été recensés comprenant des friches et habitats rudéraux, une mosaïque d'habitats prairiaux mésophiles à humides soumis à une fauche et à un pâturage extensif. Les enjeux se concentrent sur les prairies de fauches naturelles mésophiles à méso-hygrophiles considérées d'intérêt communautaire et

5 Le volume de remblai en zone inondable est de 9 690 m³ et s'étend sur une surface de 5 825 m².

6 Le tracé a été étudié de sorte que l'impact de la voie, cumulé avec les aménagements précédents respecte l'exhaussement maximal de 5 cm au droit du projet pour les niveaux atteints en cas de crue centennale ou pour la crue de 1960, cette dernière étant la crue de référence du Plan de Prévention du Risque naturel Inondation du bassin de la Vézère.

7 Ce site constitue, par l'intégrité des éléments constitutifs (cours d'eau et boisements), un corridor de déplacement pour les poissons, et notamment le saumon atlantique, les mammifères aquatiques et les chiroptères.

8 A la limite départementale

sur 6 habitats de zones humides (cf. p. 72 carte des Habitats), caractérisées par le seul critère de la végétation (cf page 88). Compte tenu des nouvelles dispositions de l'article L211-1⁹ du Code de l'environnement, modifié par la loi du 24 juillet 2019 renforçant la police de l'environnement, **la MRAe invite le porteur de projet à vérifier que l'ensemble des zones humides ont bien été inventoriées selon les évolutions législatives précitées.** Le site comprend une diversité floristique intéressante (177 espèces floristiques recensées), avec notamment la présence du trèfle écaillé, espèce menacée sur le territoire correspondant à l'ex Limousin.

Concernant la **faune**, les enjeux se concentrent sur la présence d'espèces de mammifères terrestres ou semi-aquatiques sous statut de protection nationale (Hérisson d'Europe, Loutre d'Europe, Genette d'Europe), d'amphibiens protégés (crapaud calamite et rainette méridionale) et de chiroptères d'intérêt communautaire ou patrimonial (Barbastelle d'Europe, Petit Rhinolophe et le Grand Murin, Noctule de Leisler, Noctule commune). Plusieurs espèces d'avifaune patrimoniales des milieux agro-pastoraux ouverts à semi-ouverts (Pie-Grièche écorcheur, Tarier pâtre, Linotte mélodieuse, Moineau friquet) et cinq espèces d'insectes protégés (Agrion de Mercure, Cordulie à corps fin, Cuivré des marais, Grand Capricorne et Aeschne affine) ont été également inventoriées.

Le projet sera à l'origine de la destruction d'habitats terrestres de plusieurs espèces, de fragmentation d'habitats et de risque de destruction d'individus par collision routière (cf. p. 274 et suivantes). Le projet engendrera la destruction d'environ 1,35 ha de milieux naturels, dont 0,34 ha de prairie humide favorable au Cuivré des Marais (cf. tableau p. 268 et carte p. 270). En phase chantier, les travaux vont impacter la biodiversité sur un fuseau plus large de 1,7 ha, dont 0,48 ha de zones humides (cf. p. 251 et suivantes). Aucune espèce floristique protégée ne sera impactée par le projet (cf. p. 272 Figure 35). **Il conviendrait pour le porteur de projet de confirmer le dimensionnement des impacts sur les zones humides en se fondant sur la nouvelle caractérisation législative de ces zones.**

Le projet intègre, en phase d'exploitation et de chantier, un ensemble de mesures d'évitement, de réduction concernant la partie nord de l'aire d'étude (cf. p. 282 et suivantes).

Le projet impacte des zones humides mais évite celles présentant le plus de potentialités pour la reproduction du Crapaud calamite. Il prévoit l'aménagement de corridor bocager le long de l'accès nord dans le secteur de « Granges », l'aménagement de passages sous l'infrastructure (quatre crapauducs et un franchissement sur piles), des mesures de limitation de la pollution lumineuse, etc (cf. p. 283 Figure 36, p. 285 Figure 37).

En phase chantier, le projet prévoit l'adaptation de la période des travaux sur l'année, le déplacement d'espèces protégées, le balisage et la mise en défens de zones écologiquement sensibles, l'installation de barrières semi-étanches, le dispositif de contrôle et de lutte contre les espèces envahissantes, mesures préventives face aux risques de pollution accidentelle et de crues, la gestion des déchets de chantier, la restauration des zones dégradées par le chantier. Le chantier fera l'objet d'une assistance environnementale, sans qu'il ne soit précisé si cette assistance reposera sur un écologue. **La MRAe recommande de préciser ce point.**

Par ailleurs, la MRAe relève que les mesures compensatoires de la desserte ont bien été précisées (cf. tableau en page 288)¹⁰. La localisation de ces mesures, qui intègrent également celle de la ZAC, est par ailleurs cartographiée en page 255. Le dossier dresse un bilan de l'état d'avancement des négociations foncières et des difficultés rencontrées (cf. p. 255 et suivantes). **À ce titre, la MRAe rappelle que les mesures compensatoires sont assorties d'une obligation de résultats et considère qu'il est indispensable que ces mesures soient finalisées¹¹.**

Ces mesures compensatoires feront l'objet d'un plan de gestion écologique (cf. p. 255) ainsi que d'un suivi écologique. Ces orientations de gestion et le suivi écologique bénéficieront directement à plusieurs espèces protégées (Crapaud Calamite, cortège d'oiseaux nicheurs des milieux ouverts à semi-ouverts agro-pastoraux). **La MRAe souligne que le suivi écologique proposé n'est pas élargi à l'ensemble des espèces présentes, ce qui ne permet donc pas de mesurer l'efficacité globale de la restauration écologique sur la biodiversité.**

⁹ Loi n° 2019-773 du 24 juillet 2019 portant création de l'Office français de la biodiversité, modifiant les missions des fédérations des chasseurs et renforçant la police de l'environnement. L'article L211-1 définit notamment les zones humides comme « les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».

¹⁰ Les mesures compensatoires envisagées sont au minimum de 5 ha de milieux ouverts à semi-ouverts favorables au Moineau friquet et au cortège des oiseaux nicheurs des milieux agropastoraux ; 2 ha de prairies humides à mésohygrophiles en faveur du Cuivré des marais et du Crapaud calamite.

¹¹ Au 31/05/2018, le foncier compensatoire maîtrisé par la SPL Brive Agglomération se portait à 17,6 ha, soit près de 30% de l'objectif de compensation fixé.

La MRAe relève que le tracé de l'accès nord impacte le périmètre de compensation A¹², considéré comme le périmètre de compensation prioritaire au regard de sa connexion écologique avec les terrains impactés de l'ancien aérodrome (cf. p. 255 Figure 30 et p. 256). **Ceci constitue une incohérence majeure entre le dossier de ZAC et le dossier de desserte.**

Par ailleurs, les mesures liées à la desserte nord de la ZAC doivent être précisées. En effet, la localisation des mesures compensatoires spécifiques à la desserte nord, qui doivent venir en complément (environ 12 ha), n'apparaît pas clairement. **Le dossier doit éclaircir ce point.**

La MRAE recommande de revoir les mesures de compensation pour l'ensemble du projet (ZAC et desserte).

Concernant l'évaluation Natura 2000, l'étude conclut à l'absence d'incidences résiduelles significatives sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation du périmètre (cf. p. 289). **La MRAe rappelle toutefois les réserves émises sur le risque de pollution par écoulement des eaux pluviales compte tenu de la proximité immédiate du site Natura 2000 de la Vallée de la Vézère (de 50 à 100 m).**

II.3. Sur le cadre de vie et la santé humaine

Le tracé traverse majoritairement des secteurs vierges d'urbanisation. Quelques zones résidentielles éparses sont situées à proximité du projet d'accès Nord (Granges, habitations localisées en marge du chemin des Escures).

Mobilités et déplacements

Les infrastructures de transports structurants situées aux abords sont au nord, l'A89, à l'est, l'A20, au sud la RD 1089 menant au centre-ville de Brive-la-Gaillarde ainsi que les lignes ferroviaires Brive-Périgueux-Bordeaux et Brive-Limoges (cf. p. 156 carte 18 Voies de circulation).

L'étude de trafic tend à démontrer la nécessité de l'accès nord en termes de sécurité, de fluidité et de temps de parcours. L'étude fait le constat d'une augmentation générale du trafic sur les axes routiers entourant le périmètre de la ZAC, en particulier très marqué aux heures de pointes par une forte pendularité des déplacements (cf. p. 304). L'estimation du trafic à l'horizon de la mise en service (2022) prévoit l'évolution générale de tous les déplacements sur le secteur, avec une hausse de l'ordre de 0,2 %/an.

L'analyse du schéma initial des voies dédiées aux modes doux fait ressortir un défaut de maillage et une discontinuité forte des itinéraires ne permettant pas une bonne utilisation de ces équipements (cf. p. 175). Le développement du pôle d'échanges au sud, comportant une nouvelle station de bus, un parking relais pour favoriser le passage du véhicule personnel aux transports en commun, et, par ailleurs, un maillage de pistes cyclables et de cheminements piétons doivent inciter à utiliser des modes de déplacements alternatifs.

Risques sanitaires liés aux émissions sonores et atmosphériques

L'étude d'impact intègre des simulations des émissions sonores et atmosphériques du projet associées au développement de la zone, notamment liées à l'accroissement général du trafic routier.

Concernant le **bruit**, l'environnement sonore dans l'aire d'étude est influencé par le bruit routier des grands axes de circulation existants comme l'A89, l'A20, la RD1089, la RD69, axes routiers qui font l'objet d'un classement sonore. Les simulations montrent qu'à l'horizon 2042, la contribution sonore de l'accès nord respectera les seuils réglementaires définis pour une infrastructure nouvelle en zone d'ambiance sonore préexistante modérée¹³ et ne nécessite pas la mise en place de protection contre le bruit (cf. p.314 et suivantes).

Concernant la **pollution atmosphérique**, les simulations effectuées à l'horizon 2030 concluent à une augmentation très modérée des émissions de polluants. **La MRAe relève toutefois l'imprécision de ces conclusions, qui nécessitent d'être complétées**¹⁴ et, le cas échéant, assorties de mesures de réduction (cf. p. 324)

Paysage et patrimoine culturel

Du fait de sa situation de porte d'entrée de l'agglomération et des secteurs relativement préservés (Causse

12 Trois périmètres éligibles à la mise en œuvre de mesures compensatoires ont été proposés par le Maître d'Ouvrage dans le dossier de dérogation « espèces protégées », au sein desquels ont été réalisés des prospections écologiques complémentaires qui ont permis de valider leurs potentialités pour la mise en œuvre de mesures compensatoires : Périmètre A, en rive gauche de la Vézère, qui couvre une surface de 58 ha. ; Périmètre B, en rive droite de la Vézère, qui couvre une superficie de 45ha. ; Périmètre C, d'une surface de 3 ha, principalement dédiée à la compensation relative à Serapias lingua.

Des mesures compensatoires « zones humides » sur une surface cumulée de 9,8 ha .

13 Rappel des seuils réglementaires : Laeq 6h-22h inférieur à 60 dB(A) et Laeq 22h-6h inférieur à 55 dB(A) en façade des bâtiments. À terme, le niveau de bruit produit par l'accès nord et l'axe principal de la ZAC (Nord-Sud) est de 65 dB(A) de jour et de 55 dB(A) de nuit en bord de chaussée. Les bâtiments les plus proches étant en retrait, les niveaux sonores sont donc inférieurs à 60 dB(A) de jour et 50 dB(A) de nuit en façade.

14 Selon les termes du dossier, le logiciel utilisé ne permet pas une évaluation à l'horizon 2030 et les valeurs indiquées restent théoriques.

Corrézien et Vallée de la Vézère), le site de l'aérodrome de Brive Laroche présente des enjeux paysagers importants. Le projet intègre un ensemble des mesures visant à améliorer l'intégration paysagère de la voie d'accès nord : suivi de la topographie initiale, revégétalisation des talus, plantation d'un réseau de haies, de fourrés et d'arbres adultes, intégration de la structure principale de l'ouvrage et traitement des piles etc (cf. p. 294). Toutefois, le dossier ne précise pas les espèces végétales qui seront utilisées. **La MRAe préconise l'usage d'essences végétales locales non allergènes.**

II.4. Justification du projet

L'étude d'impact intègre, en page 231 et suivantes, une présentation des principales solutions de substitutions ainsi que les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu.

Quatre hypothèses ont été étudiées, deux ont été rapidement écartées pour des motifs économiques et environnementaux, et deux ont fait l'objet de cinq variantes. Le tracé retenu en tant que futur accès nord de la ZAC de Brive-Laroche correspond à une optimisation de la variante 4, malgré un impact écologique brut plus notable, en lien avec la fragmentation d'un complexe de prairies mésophiles à humides, mais avec un impact nettement plus modéré sur le cadre de vie. La MRAe note que les éléments de justification sont bien détaillés mais reposent toutefois en grande partie sur des enjeux techniques, financiers et du cadre de vie (cf. p. 240). **La MRAe relève que le tracé retenu recoupe un périmètre de compensation considéré comme prioritaire au regard de sa connexion écologique avec les terrains impactés de l'ancien aérodrome. À cet égard, la justification du choix du projet nécessite d'être étayée.**

III - Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le présent avis porte sur le projet de desserte Nord de la ZAC de Brive Laroche sur la commune de Saint-Pantaléon de Larche. Le projet prend place sur des terrains mixant parcelles agricoles, prairies humides et habitations éparses.

L'étude d'impact est claire, didactique et de bonne qualité, mais l'absence du résumé non technique obligatoire constitue un manque important au dossier.

L'étude d'impact présente une caractérisation précise des enjeux et des principales mesures d'évitement et de réduction d'impact qui apparaissent proportionnées mais dont certaines nécessitent toutefois des précisions, en particulier concernant le risque de pollution de l'air et des eaux (en particulier du site Natura 2000), la caractérisation adéquate des zones humides et ses conséquences en termes de mesures d'évitement. Les différentes mesures de compensation liées à la desserte nord doivent être précisées et assorties d'engagements de programmation et de réalisation, notamment dans le cadre de la réalisation de la ZAC et des démarches réglementaires ultérieures.

Les principes de gestion du risque inondation nécessitent d'être précisés quant à l'impact du projet sur les vitesses d'écoulement des eaux de crues.

La MRAe relève que le tracé de l'accès nord recoupe un périmètre de compensation acté par la ZAC et considéré comme prioritaire au regard de sa connexion écologique avec les terrains impactés de l'ancien aérodrome. La définition des mesures de compensation doit faire l'objet d'une nouvelle proposition.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis.

À Bordeaux, le 16 octobre 2019.

Pour la MRAe Nouvelle Aquitaine
Le membre permanent



Gilles PERRON