

PRÉFET DE LA REGION LIMOUSIN

Limoges, le 16 DEC. 2013

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet de création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) sur le secteur
de l'ancien aérodrome de Brive Laroche**

**Présenté par la communauté d'agglomération de Brive
Communes de Brive-la-Gaillarde et Saint-Pantaléon de Larche**

**Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)

La communauté d'agglomération de Brive a pour projet la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) sur le secteur de l'ancien aérodrome de Brive Laroche. Ce vaste espace de 85 hectares est situé à l'Ouest de l'agglomération de Brive la Gaillarde à l'aval de la confluence entre les rivières Vézère et Corrèze. Réparti sur les communes de Saint-Pantaléon-de-Larche et de Brive, cet espace se situe à proximité de différentes infrastructures de transport (autoroutes A20 et A89, route départementale RD 1089, lignes ferroviaires) et présente de nombreux enjeux.

Les principaux concernent la faune et la flore présentes au sein de cet ancien aérodrome désormais non utilisé sur lequel les espèces se sont développées au fil du temps, le risque inondation pour certaines parcelles de la ZAC et le tracé du nouvel accès Nord qui intercepte le périmètre du plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la Vézère, ou encore la gestion du trafic supplémentaire que va engendrer un tel projet dans un secteur présentant déjà des difficultés importantes sur cet aspect.

D'une manière générale, le dossier présenté est de bonne qualité et le projet est bien décrit. La conception du projet et les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts restent à affiner mais sont appropriées au contexte et aux enjeux. Elles devront être reprises et complétées dans le cadre de la réalisation de la ZAC, dans la mesure où leur mise en œuvre effective et pérenne sera déterminante pour la qualité environnementale de l'opération.

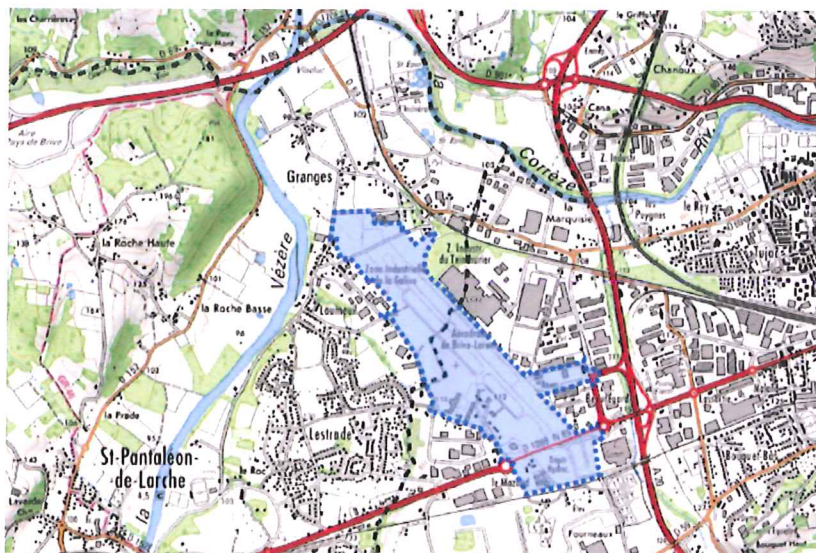
L'autorité environnementale regrette cependant que les sensibilités environnementales du secteur n'aient pas davantage été intégrées au scénario d'aménagement retenu. De plus, elle estime que le projet mérite d'être complété sur différents aspects dont les plus importants sont :

- la gestion du trafic dans un secteur sensible sur lequel les études transmises et les constats actuels font redouter d'éventuels problèmes de sécurité routière notamment au niveau de la sortie 51 de l'autoroute A20,
- la gestion du risque inondation avec la création d'un accès Nord à la future ZAC dont le tracé présenté est situé en zone rouge du PPRI de la Vézère et dont les caractéristiques techniques ne sont pas détaillées dans le présent dossier,
- les impacts avérés sur la faune et la flore pour lesquels des mesures sont annoncées mais méritent d'être affinées et adaptées en fonction des futures études qui seront menées et des conclusions du dossier « dérogation espèces protégées » déposé en parallèle du présent dossier de création de ZAC.

1. ELEMENTS DE CONTEXTE ET PRESENTATION DU PROJET

La communauté d'agglomération de Brive envisage la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) sur le secteur de l'ancien aérodrome de Brive Laroche.

Ce projet d'aménagement concerne un vaste espace de 85 hectares situé à l'Ouest de l'agglomération de Brive à l'aval de la confluence entre les rivières Vézère et Corrèze. Réparti sur deux communes (Saint-Pantaléon-de-Larche pour la partie Nord et Brive la Gaillarde pour la partie Sud) cet espace se situe à proximité de différentes infrastructures de transport (autoroutes A20 et A89, route départementale RD 1089, lignes ferroviaires Brive-Nexon et Brive-Bordeaux). Les parcelles concernées sont en majorité des prairies de fauche, des surfaces occupées par l'ancienne piste et les bâtiments de l'aérodrome, ou encore des prairies humides.



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

Le périmètre d'implantation présenté n'intercepte aucun périmètre de protection ou d'inventaire lié à une thématique environnementale, en revanche il se situe à proximité immédiate du site Natura 2000 FR7401111 de la Vallée de la Vézère (également identifiée comme ZNIEFF¹ de type II).

Le projet d'aménagement s'articule autour d'un « axe vert » traversant le site du Nord au Sud avec différents secteurs dédiés à : des activités industrielles et logistiques sur la moitié Nord, un pôle de compétitivité avec des activités d'ingénierie, de recherche et de développement sur la partie centrale, des activités commerciales sur la partie Sud, ou encore un pôle d'échanges.

Ce projet d'aménagement est présenté comme indissociable et dépendant de la réalisation d'un nouvel accès par le Nord à la ZAC. Un autre accès secondaire à l'Est de la zone apparaît également nécessaire (via l'avenue de Teinchurier) compte-tenu des problématiques de trafic déjà constatées sur le secteur. Comme souligné en page 15 de l'étude d'impact, il convient donc d'appréhender le dossier dans son ensemble et de considérer les différents aménagements comme un programme de travaux, sans se cantonner au strict périmètre de la ZAC.

2. CADRE JURIDIQUE

Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact (article L.122-1 à L.122-3 du Code de l'Environnement).

Le présent dossier appartient à la catégorie d'aménagement de la rubrique 33 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'Environnement ; il est soumis à l'avis de l'autorité environnementale représentée pour ce type de projet par le Préfet de Région.

Le contenu de l'étude d'impact prévu par le Code de l'Environnement doit être en relation avec l'importance des travaux et aménagements projetés et avec leurs incidences prévisibles sur l'environnement. Cet avis porte à la fois sur la qualité du dossier (étude d'impact, évaluation d'incidence Natura 2000...) et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

¹ Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) sont des zones d'inventaires identifiant des secteurs présentant des intérêts importants pour la biodiversité

L'Autorité Environnementale a reçu le présent dossier le 16 octobre 2013, considéré comme complet au titre de l'étude d'impact. Conformément à l'article R.122-7 du Code de l'Environnement, l'avis de Monsieur le directeur général de l'agence régionale de santé (ARS) a été recueilli le 7 novembre 2013. Le présent avis, transmis au pétitionnaire, sera intégré au dossier mis à disposition du public (article L122-1-1 du Code de l'Environnement). Il ne présume pas des avis et décisions qui seront rendus lors de l'instruction des différentes procédures auxquelles le projet sera soumis.

Concernant la présentation du contexte réglementaire dans lequel s'inscrit le présent projet (partie 1.2), il aurait été intéressant qu'un paragraphe dédié aux procédures administratives associées au projet de ZAC soit rédigé afin que le lecteur puisse appréhender ces différentes phases (étapes de création et de réalisation) et les études et démarches réglementaires ultérieures (dossier loi sur l'eau, dossier dérogation d'espèces protégées, compléments éventuels à l'étude d'impact lors de la réalisation de la ZAC...).

3. ANALYSE DE LA QUALITE DU RAPPORT D'ETUDE D'IMPACT, DU CARACTERE APPROPRIE DES INFORMATIONS PRESENTEES, ET ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

Le dossier adressé à l'Autorité Environnementale est constitué des documents suivants : résumé non-technique, étude d'impact, atlas cartographique, 7 annexes (arrêté préfectoral de levé du PPRT Total, étude milieu naturel, étude acoustique, étude ENR, étude hydraulique accès Nord, CPAUEP, étude trafic).

L'étude d'impact a été réalisée par le bureau d'études SOMIVAL associé à une équipe pluridisciplinaire pour la réalisation des différentes études annexes (cf. page 307 de l'étude d'impact).

Sur la forme, les rubriques exigibles par le Code de l'Environnement sont abordées dans le dossier. L'étude d'impact est claire et proportionnée aux différents enjeux environnementaux identifiés sur le périmètre d'étude. Sa qualité permet une bonne compréhension des différents éléments du dossier ; certaines illustrations sont toutefois peu lisibles au format du dossier présenté (en particulier pour les variantes d'accès au site ou de gestion des eaux pluviales). Les différentes annexes jointes au dossier sont détaillées et permettent d'étayer certains aspects du projet ; l'annexe 2 est particulièrement détaillée notamment en ce qui concerne la description des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (qui resteront toutefois à affiner dans la suite du projet).

En application de l'article R.414-19 du Code l'Environnement qui prévoit que les travaux ou projets soumis à étude d'impact doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000, les éléments relatifs à l'évaluation des incidences sont développés au sein de l'annexe 2 et repris en partie dans l'étude d'impact. Ces éléments sont bien développés et concluent de manière argumentée à une incidence globale non significative sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 FR7401111 de la « Vallée de la Vézère d'Uzerche à la limite départementale 19/24 ».

3.1 Méthodologie utilisée et difficultés rencontrées

La méthodologie employée ainsi que les difficultés rencontrées pour la réalisation de l'étude d'impact sont présentées au sein des annexes jointes et dans la partie 10 du dossier.

Les inventaires ont été réalisés entre janvier et septembre 2013. Pour les compléter, l'autorité environnementale souligne avec intérêt la volonté du pétitionnaire de réaliser des inventaires complémentaires aux mois d'octobre et novembre 2013 afin d'obtenir des données exhaustives (cf. page 62). Les inventaires réalisés permettent d'avoir une approche des sensibilités écologiques du site satisfaisante même si l'on peut regretter que le choix des dates n'ait pas été optimal pour certains groupes : pas d'inventaire en mars/avril pour les oiseaux alors que cette période est la plus propice aux espèces nicheuses précoces, pas de visite en juillet pour les amphibiens ce qui, compte tenu du climat humide du printemps 2013 aurait été plus favorable.

En plus des inventaires, d'autres méthodes ont permis de caractériser l'état actuel du site et d'évaluer les effets du projet : études bibliographiques, visites et inventaires de terrain, réalisations d'études complémentaires spécifiques, consultations des services de l'État et de certains organismes concernés par le projet... Sur ce dernier point, il est fait référence à différents organismes qui détiennent des données naturalistes et contribuent généralement à la réflexion des projets mais qui n'ont pas pu être associés (Conservatoire des Espaces Naturels du Limousin, Société pour l'Étude et la Protection des oiseaux en Limousin, Société entomologique du Limousin...). Leur participation aux phases ultérieures serait intéressante et vraisemblablement enrichissante pour la mise en œuvre des mesures associées au projet.

3.2 État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire

Il ressort de l'analyse de l'état initial du site des sensibilités écologiques assez fortes au sein du périmètre de la ZAC et au droit des tracés envisagés pour les nouveaux accès à la zone. En effet, la ZAC se trouve à proximité immédiate de 4 cours d'eau : Corrèze, Rieux Tord, Planchetorte et Vézère (dont la vallée est classée Natura 2000). Du fait de cette proximité, on

trouve sur le territoire de l'ancien aérodrome des milieux sensibles (zones humides...) et de nombreuses espèces faune-flore (chiroptères, amphibiens, insectes...). Ainsi, au sein de l'agglomération, cet espace constitue une zone riche en termes de biodiversité et une maille de la trame verte et bleue, à l'échelle régionale. L'enjeu pour ce projet de ZAC est donc de définir des aménagements permettant de préserver les fonctionnalités écologiques du site.

De plus le secteur Nord est concerné par le risque inondation (PPRI de la Vézère²), notamment les parcelles impactées par le tracé proposé pour la réalisation de l'accès Nord à la future ZAC (variante 4 page 208).

En outre, le secteur présente des sensibilités fortes vis-à-vis du trafic routier important autour du site, avec la saturation ponctuelle de certains axes.

Le projet d'aménagement du secteur doit ainsi intégrer ces différents enjeux forts du secteur, tout en apportant une réponse aux différentes attentes économiques, urbaines et industrielles.

3.3 Justification du projet

Suite à l'arrêt de l'activité de l'ancien aérodrome, le site de Brive Laroche apparaît donc comme un secteur stratégique aux enjeux multiples pour la deuxième agglomération régionale que représente la ville de Brive-la-Gaillarde et ses communes périphériques. Située à la fois à proximité immédiate d'axes autoroutiers et ferroviaires permettant son raccordement aux régions et grandes agglomérations voisines, mais également située le long de la route départementale RD1089 représentant un axe de liaison privilégié entre le centre urbain et le secteur ouest de l'agglomération, cette zone constitue un espace majeur et emblématique intégré dans le schéma de cohérence territoriale (SCoT Sud Corrèze) au sein d'une zone d'aménagement commercial (ZaCo ; cf. page 85).

La partie 4 de l'étude d'impact est consacrée aux raisons du choix du projet et aux principales solutions alternatives qui ont été examinées. Dans un premier temps, cette partie présente au travers de 6 planches les scénarii envisagés pour l'aménagement du site. Il ressort de l'analyse de ces 6 scénarii une répartition des différentes activités articulées autour d'un axe vert structurant (cf. page 200). Les éléments de justification permettant d'aboutir à ce scénario retenu sont bien détaillés mais reposent en grande partie sur des enjeux économiques, industriels et de valorisation du foncier. L'autorité environnementale regrette que la prise en compte des aménités environnementales mises en exergue dans le cadre des inventaires réalisés lors de l'état initial n'apparait pas davantage.

Ensuite, pour l'organisation interne de la zone (voirie, parkings, espaces verts) une analyse multicritère sur 3 scénarii est présentée au travers d'un tableau. La présentation des variantes et la caractérisation des enjeux apparaissent à la lecture de ce tableau, mais malheureusement ce paragraphe ne comporte pas de conclusion quant à la variante retenue ni d'éléments de justification. Au final, la solution 2 a été privilégiée au détriment de la solution de base qui présentait pourtant des contraintes moindres sur la thématique « déplacement - mobilité ». Ce point mérite d'être complété.

3 scénarii ont aussi été envisagés pour la gestion des eaux pluviales (p. 207) ; cette présentation est peu explicite, les illustrations associées très peu lisibles et la solution retenue n'est pas présentée.

Concernant l'analyse multicritères présentée pour l'accès Nord à la ZAC qui se situe dans un secteur à forts enjeux, seules deux variantes sont présentées. La solution retenue est celle qui demeure la plus impactante sur le milieu naturel mais qui présente un moindre impact sur la thématique « cadre de vie » et coût. Compte tenu de la sensibilité du secteur, l'autorité environnementale regrette que d'autres alternatives n'aient pas été étudiées (cf. paragraphes suivants, page 5).

3.4 Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts du projet

Faune-Flore : l'étude d'impact résume les éléments de l'étude faune-flore jointe en annexe 2 qui met en exergue les enjeux importants liés aux espèces. Cette annexe est relativement riche et détaillée, et respecte bien le principe de la démarche Eviter-Réduire-Compenser (ERC).

Il serait intéressant de rappeler que certaines espèces inventoriées bénéficient de plans nationaux d'actions (Loutre, certaines espèces d'Odonates, Chevêche, Chiroptères) ; leur prise en compte est particulièrement importante dans la définition des mesures destinées à préserver l'état de conservation des espèces. Concernant l'accès nord à la zone, malgré le fait que l'option retenue soit celle qui est la plus défavorable en terme de biodiversité, l'autorité environnementale souligne la volonté d'évitement d'une station du papillon « Cuivré des marais ».

L'ensemble des mesures compensatoires ne sont pas encore totalement établies (localisation, surfaces,...). Il serait intéressant que ces mesures soient mises en place, dans la mesure du possible, avant la réalisation du projet afin d'être plus

2 La commune de Saint-Pantaléon-de-Larche est dotée d'un Plan de Prévention des risques d'Inondation. Il s'agit du PPRI du « Bassin naturel de la Vézère » approuvé le 29 août 2002.

efficaces. Les acquisitions foncières sont à privilégier sur les conventionnements afin de mieux garantir l'efficacité et la pérennité des mesures.

Des mesures d'accompagnement et de suivi sont définies. Ainsi, il est préconisé la mise en place d'un comité de pilotage de suivi de la réalisation des mesures et de suivi de leur efficacité, associant les services de l'Etat et les établissements publics chargés de les contrôler (DDT, DREAL, ONCFS, ONEMA). En cas de constat de manque d'efficacité des mesures de réduction et de compensation pour la préservation des espèces, des mesures correctives pourront être mises en œuvre.

Trame verte et bleue : la thématique des continuités écologiques est brièvement abordée en pages 77 à 79 de l'étude d'impact. Compte tenu du fait que le site représente un des rares espaces épargnés par l'urbanisation du secteur Ouest de l'agglomération, des éléments complémentaires sur la cohérence de cette zone avec les espaces environnants à une échelle plus large auraient été intéressants ; la référence aux éléments paysagers (page 77) est positive mais aurait mérité d'être développée avec des informations complémentaires quant aux réservoirs de biodiversité environnants.

Trafic : comme pour la thématique faune-flore, l'étude d'impact reprend des éléments de l'étude de trafic spécifique jointe en annexe 7. Cette dernière fait état de comptages du trafic actuel, d'estimations de trafic liées au remplissage de la future ZAC ou encore de différentes simulations de trafic en fonction d'aménagements envisagés aux abords du secteur. Concernant les comptages journaliers qui ont été effectués dans les deux sens de circulation confondus, il aurait été intéressant de connaître les résultats aux heures de pointe du matin et du soir et aux heures de pointe du samedi pour les bretelles de l'échangeur 51 de l'A20. En complément, la modélisation de l'accès Est pour l'heure de pointe du samedi aurait été pertinente ; en effet des remontées de file sur la sortie 51 de l'autoroute A20 sont déjà avérées lors des week-ends de grandes fréquentations (sources DIRCO). Le développement de ce point sera particulièrement important dans le futur parti d'aménagement.

A ce titre, le dossier prévoit l'aménagement du carrefour échangeur entre l'autoroute A20 et l'avenue du Teincurier destiné à assurer un accès Est à la future ZAC. L'aménagement d'un giratoire (solution B) semble être la solution la plus adaptée pour garantir la fluidité de la bretelle de sortie de l'autoroute. Toutefois, il est indiqué que cet aménagement ne fonctionnera que pour un taux de remplissage de la ZAC de 80 %. Dès lors, il semblerait intéressant d'étudier des scénarii comprenant des voies d'évitement (« shunt ») et des entrées à deux voies par exemple.

En outre, les hypothèses du futur trafic poids-lourds (PL) induit par la future zone apparaissent assez faibles pour une zone d'activités de cette ampleur notamment aux heures de pointe du matin et du soir en semaine avec 5 camions. De plus, il est indiqué que le trafic PL est nul le samedi alors que les transports PL sont autorisés ce jour-là.

Mobilité-Déplacements : le diagnostic effectué dans l'étude d'impact porte sur l'ensemble des modes de transport, incluant en particulier les modes doux et les transports en commun, et la présentation des impacts du projet sur les déplacements et la mobilité est effectuée dans une approche intermodale. Le projet présenté a pour ambition de promouvoir le mode ferroviaire tant pour le déplacement des personnes que pour celui des marchandises en valorisant la proximité du réseau existant. Toutefois, concernant la desserte de la zone en transport en commun, elle ne concerne que l'extrémité Sud de la zone, or cette dernière s'étend vers le Nord sur plus de 1400 mètres. Une large moitié Nord apparaît de ce fait non desservie par les transports en commun, ce qui tend à augmenter l'empreinte écologique du projet.

De plus, le dossier reste silencieux sur le projet de réalisation d'une ligne de bus à haut niveau de service pour lequel la ville de Brive a fait acte de candidature au titre du 3^{ème} appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable ». Le dossier mériterait d'être complété sur ce point.

Eau :

- **Risque inondation** : le risque inondation concerne le projet compte tenu de la proximité de différents cours d'eau. En effet, le secteur extrême Nord de la ZAC se situe en zone rouge du PPRI et fait ainsi l'objet de contraintes d'aménagement qu'il conviendra de prendre en considération dans les phases ultérieures. Mais hormis cette faible surface de la zone à aménager, c'est la voie de desserte Nord qui est davantage concernée par le risque inondation et le zonage du PPRI. Sur ce point une étude hydraulique est jointe au dossier ; cette dernière conclut à une incidence inférieure à 5 cm d'eau supplémentaires en cas de crue centennale et met ainsi en exergue la compatibilité de la variante retenue avec le règlement du PPRI. Cependant, compte tenu du peu d'éléments présentés au sujet de la conception et des caractéristiques techniques de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée ou encore des conditions de réalisation de cet accès Nord à ce stade d'avancement des études, de nombreux éléments complémentaires sont attendus dans le cadre d'études ultérieures (dossier Loi sur l'eau notamment) permettant de confirmer le respect du PPRI.

- **Gestion des eaux pluviales** : sans être très précise sur le sujet, l'étude d'impact apporte des premiers éléments d'information sur la gestion des eaux pluviales au sein de la ZAC. Le principe retenu consiste à mutualiser la gestion des eaux pluviales afin d'éviter la dissémination des ouvrages au sein des parcelles privées. La réalisation de bassins associée à la réalisation de noues sur les espaces verts pour la récupération des eaux issues des voiries semblent être une piste d'aménagement retenue. En tout état de cause, l'organisation, la description et le dimensionnement des différents aménagements nécessaires devront être détaillés au sein du dossier Loi sur l'eau. Une vigilance sur le niveau de traitement

des eaux de ruissellement lors de la phase chantier et lors du fonctionnement de la zone (eaux issues des voiries notamment) est attendue compte tenu de la proximité immédiate du site Natura 2000 de la vallée de la Vézère qui représente un habitat d'espèces (visé à l'annexe II de la Directive Habitats.), notamment pour le Saumon Atlantique (cf. tableau 12 du Docob³ du site Natura 2000).

- **Zone humide** : pour optimiser l'ensemble du foncier disponible, la création de la ZAC engendre la destruction d'environ 9 hectares de zones humides (cf. pages 225-226 de l'annexe 2, avec notamment la destruction de 6,42 hectares de prairies humides para-tourbeuses). Cet impact direct sur les zones humides nécessitera la réalisation d'un dossier de demande d'autorisation Loi sur l'eau (rubrique 3.3.1.0) et la mise en œuvre de mesures compensatoires (cf. lignes directrices régionales⁴).

Il est fait référence dans l'étude d'impact en page 286 à l'acquisition et au conventionnement de 50 hectares d'habitats prairiaux en compensation des habitats naturels détruits : ce point mérite d'être détaillé. Les mesures de compensation spécifiques des zones humides détruites mériteront d'être développées.

Urbanisme : la réalisation du projet nécessite l'harmonisation des zonages des Plans locaux d'urbanisme de Brive et de Saint-Pantaléon-de-Larche pour la faisabilité du projet et une mise en compatibilité sera à réaliser au niveau des parcelles concernées par l'accès Nord situées en zone N (naturelle) de ce dernier PLU.

Énergie : le dossier comprend en annexe une étude d'opportunité énergétique en application de l'article L.128-4 du code de l'urbanisme. Il ressort de cette étude que le projet pourrait bénéficier de la proximité du réseau de chaleur issu de l'unité d'incinération de Saint-Pantaléon. De plus, compte tenu des surfaces considérées, l'énergie photovoltaïque apparaît également comme une source d'énergie renouvelable à développer.

Effet cumulés : une analyse détaillée des effets cumulés du projet de ZAC avec trois autres projets (Golf, ZAC du Fourneault et ZAC du PEBO) situés à proximité est réalisée. Il ressort de cette analyse que la gestion quantitative et qualitative des eaux pluviales est particulièrement importante pour tous ces aménagements compte tenu notamment du fait que le ruisseau de Planchetorte est l'exutoire des 4 projets et qu'il a déjà fait l'objet de crues.

Paysage : du fait de sa situation de porte d'entrée de l'agglomération à l'interface entre des milieux artificialisés à l'univers commercial souvent banalisé, et des secteurs naturels relativement préservés (Causse Corrézien et Vallée de la Vézère), le site de l'ancien aérodrome de Brive Laroche présente des enjeux paysagers importants. Le pétitionnaire a joint à son dossier une annexe spécifique intitulée « cahier des prescriptions architecturales, urbaines, environnementales et paysagères (CPAUEP) ». Sans présenter un caractère réglementaire, ce document fait état d'une volonté de prise en compte du paysage dans le cadre du projet de ZAC. Ce document prévoit des prescriptions applicables aux espaces publics et aux espaces privés, et permet au lecteur de se projeter sur l'aménagement de la future zone au travers de différents croquis et simulations d'aménagement (cf. page 14 du cahier 2 page 17 du cahier 3 ou encore page 16 du cahier 1).



« Parti architectural » extrait de l'annexe 6 du dossier

3.7 Résumé non technique de l'étude d'impact

Sur la forme, ce document est présenté de façon adaptée à la lecture d'un large public. Il décline les mêmes rubriques que l'étude d'impact. Il est lisible, clair et bien illustré. La synthèse de l'état initial du site au point 2.6 met en évidence les principales contraintes du secteur. Les tableaux présentant les principaux impacts du projet, associés aux mesures à mettre en place, permettent au lecteur de bien appréhender le projet.

3 Pour chaque site Natura 2000, le document d'objectifs définit les mesures de gestion à mettre en œuvre

4 Renseignements disponibles auprès des services de la DREAL (service VERPN) et de la DDT

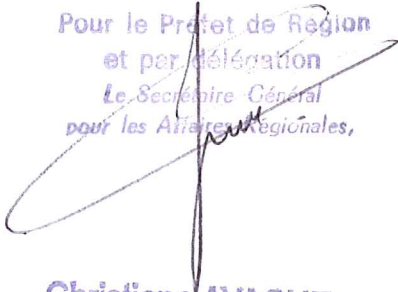
4. CONCLUSION DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Le dossier présenté par le pétitionnaire est globalement de bonne qualité, argumenté et fourni. Les impacts du projet et les mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser 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 reprises 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 liée 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 à 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 également 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 Préfet
Pour le Préfet de Région
et par délégation
Le Secrétaire Général
pour les Affaires Régionales,

Christiane AYACHE