



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de  
l'environnement

## Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734\*03

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

### Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

05/07/2018

Dossier complet le :

05/07/2019

N° d'enregistrement :

2019-8552

### 1. Intitulé du projet

INFRASTRUCTURE NOUVELLE DE LIAISON RD1089 - RD921 A MALEMORT (CORREZE)

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

DEPARTEMENT DE LA CORREZE

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Monsieur Pascal COSTE - président du Conseil Départemental

RCS / SIRET

2 2 1 9 2 7 2 0 5 0 0 1 9 7

Forme juridique

Collectivité territoriale

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6°) a - infrastructures routières	Barreau routier d'une longueur de 1,9 km
47°) a - Défrichement soumis à autorisation	Défrichement sur une surface cumulée de l'ordre de 4 hectares

### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste en une infrastructure routière nouvelle qui prolongera vers le Sud le contournement Nord de Brive, raccordé lui-même à la RD1089 à l'est de Malemort-sur-Corrèze par le biais d'un carrefour giratoire. L'origine du projet est de fait prévue par la création d'une nouvelle branche sur ce carrefour giratoire.

Le tracé, d'un linéaire de 1,9 km environ, aménagé en 2 voies, franchit notamment, depuis la RD1089, la rivière "la Corrèze", une voie de chemin de fer, une voie verte, une voie communale et la rivière "la Loyre", avant de rejoindre son extrémité sud, sur la RD921.

Il ne nécessite pas de démolition.

#### **4.2 Objectifs du projet**

Ce barreau de liaison a pour objectif une meilleure distribution du trafic entre la route départementale n°1089, le contournement Nord de Brive et les routes départementales et de participer au désenclavement de cette partie de territoire à l'Est de l'agglomération de Brive, notamment vis-à-vis de l'axe Nord/Sud constitué par l'autoroute A20.

L'aménagement doit permettre en particulier :

- d'assurer une meilleure desserte des secteurs Est de l'agglomération de Brive – Malemort et du canton midi corrézien, en offrant un nouveau pont sur la Corrèze et un accès direct au contournement Nord de Brive,
- d'éviter l'écoulement de l'ensemble de cette circulation de transit, en provenance de la RD921, du canton midi corrézien et des quartiers Est de Brive, à destination de l'A20 et de l'Ouest de Brive, ou vice-versa, au travers de l'agglomération de Malemort par les RD141e4 et RD2089, notamment en améliorant ainsi à la fois la fluidité de trafic et la sécurité sur les voies correspondantes et en limitant les nuisances routières dans cette agglomération.

A ces objectifs principaux, viennent s'ajouter les intérêts d'une déviation que sont :

- l'amélioration de la qualité de vie des riverains, notamment de la RD2089 et la RD141e4 en traverse de Malemort-sur-Corrèze ;
- l'amélioration des conditions de sécurité et de transit entre la région Sud-Est de Brive-la-Gaillarde et l'autoroute A20 via le contournement Nord de Brive ;
- la fiabilisation des temps de parcours et l'amélioration du confort des usagers ;
- la mise en service d'une infrastructure offrant des caractéristiques géométriques aptes à absorber l'augmentation du trafic.

#### **4.3 Décrivez sommairement le projet**

##### **4.3.1 dans sa phase travaux**

S'agissant d'une voie nouvelle, l'emprise du projet est majoritairement située sur des surfaces non aménagées à l'heure actuelle. L'occupation principale des terrains d'assiette est partagée entre des prairies et des boisements. Les occupations artificialisées sur le site sont liées aux infrastructures routières, une voie ferrée et des secteurs bâtis à l'écart de la zone à aménager.

Le barreau routier devra traverser ces infrastructures et 2 cours d'eau, la Corrèze et la Loyre.

Le raccordement de la voie nouvelle à la RD921 au sud imposera des restrictions temporaires de circulation par la mise en place d'un alternat.

De même, la circulation sur la rue Alfred de Musset pourra être interrompue pour réaliser un ouvrage d'art destiné à rétablir la continuité de la desserte routière.

La construction d'un pont sur la voie ferrée pourrait impliquer également des coupures de circulation ferroviaire ponctuelles. Les travaux pourraient être réalisés de nuit sur cette section pour limiter les coupures de circulation, cette voie n'étant pas empruntée de nuit).

En phase de travaux, certains accès aux parcelles agricoles pourront être temporairement allongés.

En phase de travaux, l'emprise sera clôturée et les zones sensibles feront l'objet de mises en défens pour éviter toute dégradation d'habitats naturels qui ne seraient pas directement impactés par le projet. Le calendrier de réalisation des travaux devra permettre également de limiter les atteintes à la faune et à la flore sauvages.

La durée prévisionnelle des travaux est de l'ordre de 24 mois, les travaux devant débuter en 2020.

Toutefois, certains abattages en forêt pourront être réalisés par anticipation à l'automne 2019 pour limiter les impacts sur les oiseaux et amphibiens utilisant ces habitats en phase de reproduction notamment.

Pour réaliser les travaux de franchissement de la Corrèze, il est prévu de créer un pont en estacade sans impact sur les berges ou le lit pour limiter les impacts sur les milieux naturels tout en préservant la fonction de corridor écologique de la rivière.

##### **4.3.2 dans sa phase d'exploitation**

Dès sa mise en service, le barreau routier permettra de soulager la RD141e4 et une partie de la RD2089 et de la RD921 en entrée de Malemort.

Le report du trafic de transit sur une voie à l'écart des zones densément bâties permettra de réduire les nuisances et l'insécurité associée à la mixité des fonctions des voies dans ces secteurs.

Les carrefours à sens giratoire à chaque extrémité du barreau routier et l'interdiction d'accès direct sur cette voie permettront d'améliorer également la sécurité des usagers.

Les dispositifs de gestion des eaux permettent de maintenir un bon niveau de qualité des eaux superficielles et souterraines. Les risques de pollution accidentelle seront minimisés par rapport à l'état actuel sur les voiries empruntées par le trafic de transit du fait de la mise en place de dispositifs de rétention d'un éventuel déversement accidentel de polluant.

La conception des ouvrages de rétablissement hydrauliques a pris en compte la sensibilité écologique des 2 cours d'eau traversés et les conditions d'écoulement en crue sur la base des données disponibles dans le Plan de Prévention des Risques d'inondation de la commune de Malemort.

La gestion de l'infrastructure nouvelle sera assurée par les services du département de la Corrèze.

#### 4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral du 19 avril 2007, prorogé pour 5 ans le 16 avril 2012. Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comprenait une étude d'impact sur la base d'un avant projet sommaire réalisé en 2006.

L'acquisition des terrains a été réalisée, en partie à l'amiable, et à défaut par voie d'expropriation (ordonnance d'expropriation du 28 mars 2017, jugement du 8 décembre 2017 et jugements en appel des 4 et 12 mars 2019).

En l'absence de rubrique IOTA soumettant le projet à autorisation, la procédure de demande d'autorisation environnementale unique ne s'applique pas. L'évaluation environnementale est portée par la demande d'autorisation de défrichement et la demande de dérogation associée au risque de destruction d'espèces protégées.

La réalisation des travaux est également soumise à déclaration au titre des IOTA.

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Construction d'une voie nouvelle (2 voies)	1 900 m
Défrichement	3,9 ha répartis sur 3 massifs boisés
Emprise en lit majeur de cours d'eau (Corrèze et Loyre)	6 470 et 3 000 m <sup>2</sup> respectivement
Destruction de zone humide	4 350 et 50 m <sup>2</sup> (sur 2 secteurs)

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Malemort (19)

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. ° ' " Lat. ° ' "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 4 5 ° 10 ' 4 1 " 246 Lat. 0 1 ° 3 5 ' 3 8 " 947

Point d'arrivée :

Long. 4 5 ° 0 9 ' 5 1 " 08 Lat. 0 1 ° 3 5 ' 1 8 " 214

Communes traversées :

Malemort (19)

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?



## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ZNIEFF vallée de la Loire à 1,8km sud est ZNIEFF vallée de Planchetorte à 4,9km sud ouest
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le territoire est couvert par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. La RD1089 et la RD1089E1, ainsi que la RD141 sont classées au titre des infrastructures supportant un trafic journalier supérieur à 8200 véh/j sur la commune de Malemort (arrêté préfectoral du 11 janvier 2019). La RD921 et la RD141e4 supportant un trafic moindre ne sont pas classées pour leur part. La voie ferrée n'est pas classée pour sa part.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

<p>Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?</p> <p>Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Plan de Protection contre les Risques Naturels – inondation</p> <p>PPRI approuvé en janvier 2019</p>
<p>Dans un site ou sur des sols pollués ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<p>Dans une zone de répartition des eaux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<p>Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<p>Dans un site inscrit ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<p><b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b></p>	<p>Oui</p>	<p>Non</p>	<p><b>Lequel et à quelle distance ?</b></p>
<p>D'un site Natura 2000 ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>ZSC FR7401111 « Vallée de la Vézère d'Uzerche à la limite départementale à 9,5 km au sud ouest</p>
<p>D'un site classé ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

### 6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>	
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les besoins en eau seront limités à l'utilisation pour la fabrication de béton pour les équipements de voirie (bordures, équipements de sécurité, assainissement pluvial, ouvrages d'art,...). Ponctuellement, il pourra également être nécessaire d'arroser les pistes de chantier par temps sec et venté. Ces besoins resteront modestes et temporaires.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les travaux en déblai sont susceptibles de modifier très localement les écoulements souterrains. Les dispositifs de drainage permettront de rétablir les circulations souterraines le cas échéant.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'équilibre des déblais et remblais est recherché dans l'étude de projet. Toutefois, des excédents de matériaux impropres à une valorisation sur place seront produits par les déblais. Ces matériaux pourront être valorisés sur d'autres chantiers aussi proches que possible. En l'absence de valorisation, ils seront éliminés en décharge selon leur nature. Ils ne seront en aucun cas mis en dépôt sur des zones humides en dehors des besoins propres au chantier.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet induit par nature des besoins en matériaux d'apport pour la constitution des corps de chaussée, les ouvrages d'art et les équipements divers. ces matériaux proviendront des zones de déblai, de carrières régulièrement exploitées et de centrales d'élaboration autorisées.
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le diagnostic réalisé sur un cycle complet et joint à la demande a permis de cerner les sensibilités de l'aire d'étude. Le dossier de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées et/ou de leurs habitats sera établi pour définir les mesures d'évitement, réduction et le cas échéant compensation des impacts attendus.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est éloigné de tout site Natura 2000.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'emprise du projet affecte des surfaces actuellement occupées par des prairies et des boisements principalement, deux zones humides ayant fait l'objet d'inventaires et d'une délimitation sur les critères floristiques et pédologiques ainsi que les franges arborées de 2 cours d'eau. Le projet fera l'objet d'une demande d'autorisation de défrichement.
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le barreau routier sera par nature soumis à des risques accidentels associés au transport de matières dangereuses. Le projet permettant de dévier des zones urbanisées, il va dans le sens d'une réduction du risque.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet recoupe les zones d'expansion des crues de la Corrèze et de la Loyre. Les impacts sur les niveaux d'eau seront limités dans la mesure où les études hydrauliques ont permis de dimensionner les ouvrages en visant le moindre impact sur les crues définies dans le PPRI.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à engendrer des risques sanitaires autres que ceux associés à la circulation automobile.  La route n'est pas soumise à des risques sanitaires identifiés.
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'objet même du projet a pour vocation de soulager les zones urbanisées à l'est de Malemort d'une part de trafic de transit. Il ne devrait pas avoir d'impact notable sur les déplacements motorisés à grande distance. Une étude de trafic a été menée dans le cadre de l'étude pour évaluer les reports de trafic attendus.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Par nature, le projet routier est source d'émissions sonores. Une étude acoustique a été menée pour définir les impacts attendus pour les riverains et la nécessité de protection en découlant.



	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, les engins et véhicules de transport seront sources de nuisances olfactives, notamment lors de la mise en œuvre des matériaux hydrocarbonés. Cette phase de travaux est de relativement courte durée. Peu d'habitations seront concernées par cette nuisance qui n'est perceptible qu'à distance réduite.</p> <p>En phase d'exploitation, les nuisances seront modestes au regard du trafic concerné et du nombre d'habitations riveraines.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, les engins de chantier sont sources de vibration, notamment lors des compactages de matériaux qui peuvent être répétés dans les grands remblais. Toutefois, peu d'habitations seront concernées à proximité de ces secteurs et l'impact ne se fait sentir qu'à distance modeste pour la faune notamment.</p> <p>En phase d'exploitation, il n'y a pas d'impact notable.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les travaux seront réalisés principalement de jour. Toutefois certaines phases, liées notamment à la construction du pont sur la voie ferrée, pourront nécessiter des interventions nocturnes ponctuelles. Il n'y aura pas d'impact majeur sur la qualité du ciel nocturne et les espèces nocturnes en phase de travaux.</p> <p>La voie n'étant pas éclairée, il n'y aura qu'un faible impact en phase d'exploitation, lié à la circulation automobile. Celle-ci sera certainement faible de nuit au regard de la vocation de la voie.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, la pollution atmosphérique se cumulera aux pollutions existantes localement. Le cahier des charges de la consultation des entreprises stipulera que les engins de chantier devront être conformes à la réglementation et en bon état d'entretien.</p> <p>En phase d'exploitation, l'impact sur la qualité de l'air devrait être légèrement favorable. En effet, le barreau routier engendrera une réduction du linéaire pour les usagers en transit entre le contournement nord de Brive et le midi corrézien (et au delà).</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'imperméabilisation de surfaces actuellement couvertes de prairies et forêts aura un impact sur les volumes ruisselés par temps de pluie.</p> <p>Un système de collecte des eaux pluviales sera mis en œuvre en s'adaptant aux enjeux environnementaux mais aussi en prenant en compte la pérennité de l'ouvrage. De plus des dispositifs de confinement seront mis en œuvre dans les zones de vulnérabilité moyenne ou forte. A noter que les trafics projetés étant faibles, les charges polluantes rejetées au milieu naturel seront faibles et que la voie nouvelle sera mieux protégée que l'itinéraire actuel.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet routier n'est pas générateur d'effluents autres que les eaux ruisselées et les rejets atmosphériques évoqués ci-dessus.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase de travaux, le rabotage de surfaces de voirie au niveau du raccordement à la RD921 et au droit de l'ouvrage de rétablissement de la rue Alfred de Musset sera source de matériaux hydrocarbonés.</p> <p>Une recherche d'amiante et de HAP sera effectuée sur ces matériaux afin de définir, le cas échéant les conditions d'élimination/valorisation de ces matériaux.</p> <p>Les déchets inertes issus des déblais seront valorisés autant que possible ou éliminés en site autorisé en l'absence de possibilité de valorisation.</p>



<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le barreau routier aura un impact localisé sur le paysage, notamment au niveau du franchissement de la Corrèze et du fait des mouvements de terres. Le traitement des déblais et remblais et la réalisation d'un ouvrage soigné permettront d'intégrer la voie nouvelle dans son environnement. La commune de Malemort recèle des vestiges archéologiques qui ont été mis au jour à l'occasion d'aménagements antérieurs. Un diagnostic archéologique doit être mené dès cette année pour préciser la sensibilité de l'aire susceptible d'être impactée.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'emprise du projet impacte principalement des surfaces couvertes par des prairies et des bois. L'usage actuel de ces surfaces sera donc modifié. Les accès aux parcelles seront rétablis dans le cadre de l'aménagement conformément aux accords qui ont été pris lors de l'acquisition des terrains suite à la DUP.

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Il n'est recensé qu'un projet ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale à proximité du projet objet de la demande: Exploitation d'une ligne de traitement de surface à Brive la Gaillarde, en date du 18 avril 2017. S'agissant d'une usine ayant des impacts localisés et sur la commune voisine, il n'est pas attendu d'impacts cumulés avec le projet de liaison RD1089-RD921 à Malemort.

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

Le dossier joint en annexe précise les principales mesures mises en œuvre pour réduire les impacts du projet.

On citera en particulier :

- le choix d'un tracé n'engendrant pas de destruction de bâti et impactant peu de riverains,
- le dimensionnement des ouvrages de rétablissement des cours d'eau pour réduire les effets sur le niveau d'eau en crue,
- le rétablissement des accès aux parcelles pour limiter l'impact sur l'activité agricole,
- la gestion des eaux pluviales permettant de limiter l'impact sur les milieux aquatiques,
- le choix de carrefours à sens giratoire aux extrémités pour garantir les meilleures conditions de sécurité des usagers,
- le calage du calendrier des travaux pour éviter la destruction d'habitats de reproduction en période sensible,
- la définition de l'accès au chantier en rive gauche de la Corrèze le moins défavorable aux milieux naturels et pour les riverains,
- la programmation d'un diagnostic archéologique anticipé pour prévenir les atteintes au patrimoine historique.

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet de barreau routier a fait l'objet d'une étude d'impact dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. A l'issue de cette procédure, les parcelles ont été acquises par le département et le projet n'aura donc pas de nouvel impact sur la propriété foncière. Il n'est pas attendu d'autre impact sur le milieu humain.

Le projet fait l'objet d'une évaluation de son impact sur l'eau et les milieux aquatiques dans le cadre de la déclaration au titre des IOTA et d'une évaluation des impacts sur les espèces protégées dans le cadre de la demande de dérogation à ce titre. Enfin, dans le cadre de la demande d'autorisation de défrichement, les impacts sur l'exploitation des forêts sera établi et fera l'objet des mesures de compensation nécessaires. Il ne nous apparaît donc pas nécessaire de réaliser une nouvelle étude d'impact pour apprécier les impacts du projet et les mesures à mettre en œuvre pour les éviter, les réduire ou les compenser.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veuillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
- Dossier de demande d'examen au cas par cas comprenant un état initial détaillé de l'aire d'étude, une définition du projet et les principales mesures mises en œuvre pour réduire l'impact du projet - Cabinet Merlin - CREXECO - SORMEA - Atelier du paysage Claude Chazelle - Chambre d'agriculture de la Corrèze (juillet 2019) - Etat initial écologique - CREXECO (mai 2019) - Étude hydraulique - ARTELIA (Juin 2019) - Plan d'avant projet - SETEC (juin 2019) - Dossier DUP - ARCADIS (mars 2006)

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Tulle

le,

3 juillet 2019

Signature







# **PIECES JOINTES AU FORMULAIRE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS**



**LIAISON RD1089-RD921  
A MALEMORT-SUR-CORREZE**

4 juillet 2019

  
**CORREZE**  
LE DÉPARTEMENT





## SOMMAIRE

I.	PJ1 – DOCUMENT CERFA N°14734 – INFORMATION NOMINATIVE RELATIVE AU MAITRE D’OUVRAGE PETITIONNAIRE.....	4
II.	PJ2 - PLAN DE SITUATION A L’ECHELLE 1/25000.....	5
III.	PJ3 – PHOTOGRAPHIES .....	6
IV.	PJ4 – PLAN DU PROJET .....	8
V.	PJ5 – PLAN DES ABORDS .....	11
VI.	PJ6 – SITUATION VIS-A-VIS DES ZONES NATURA 2000.....	12

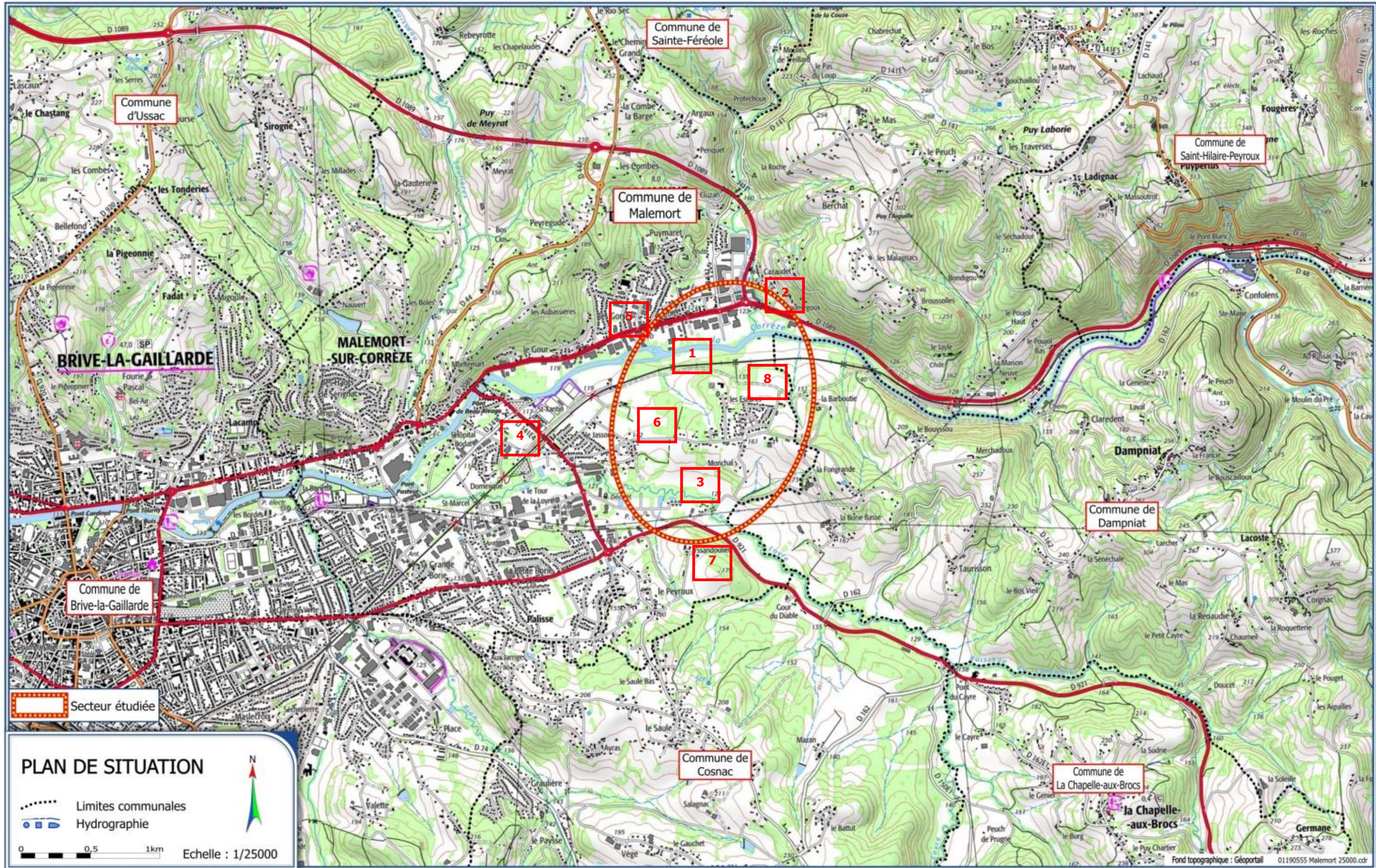
---

## **I. PJ1 – DOCUMENT CERFA N°14734 – INFORMATION NOMINATIVE RELATIVE AU MAITRE D'OUVRAGE PETITIONNAIRE**

---

Formulaire joint en pièce séparée







### III.PJ3 – PHOTOGRAPHIES

La Corrèze au droit de l'aire d'étude (1)



La Couze en aval de la RD1089 (2)



La Loyre au droit de l'aire d'étude (3)





RD141<sub>E4</sub> en traversée de Malemort-sur-Corrèze (4)



Rue Alfred de Musset (6)



Passage sous la voie ferrée (8)



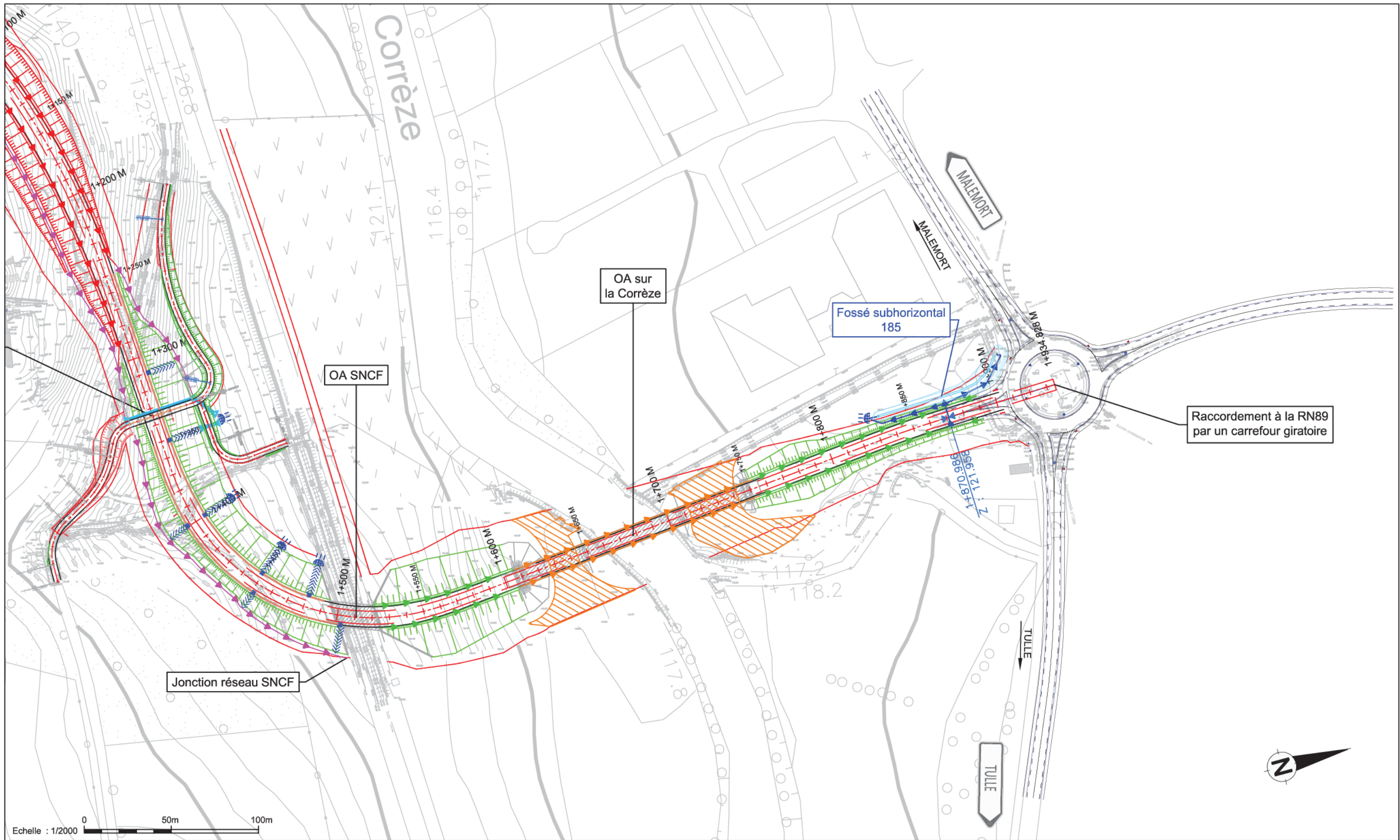
RD2089 en entrée de Malemort-sur-Corrèze (5)



RD921 au droit du raccordement projeté (7)







LEGENDE :

	Collecteur		Descente d'eau		Zones de compensation des crues
	Fossé		Grille / Bordure avaloir		
	Réseau d'assainissement CAF/CU		Fossé sub-horizontale		
	Réseau d'assainissement Cunette + drain		Raquette de diffusion		
	Réseau d'assainissement Caniveau corniche		Point bas géométrique		
	Bordure		Point haut géométrique		
	Ouvrage hydraulique (Bassin Versant Naturel)				

NOTAS :

Les types de revêtement pour les cunettes seront déterminés en fonction de la sensibilité environnementale et du risque d'érosion.

affaire	nom	chrono	Emetteur	mission	domaine	ouvrage	nature	indice
45196	MAL	0000	SET	AVP	HYD	-	PLA	A



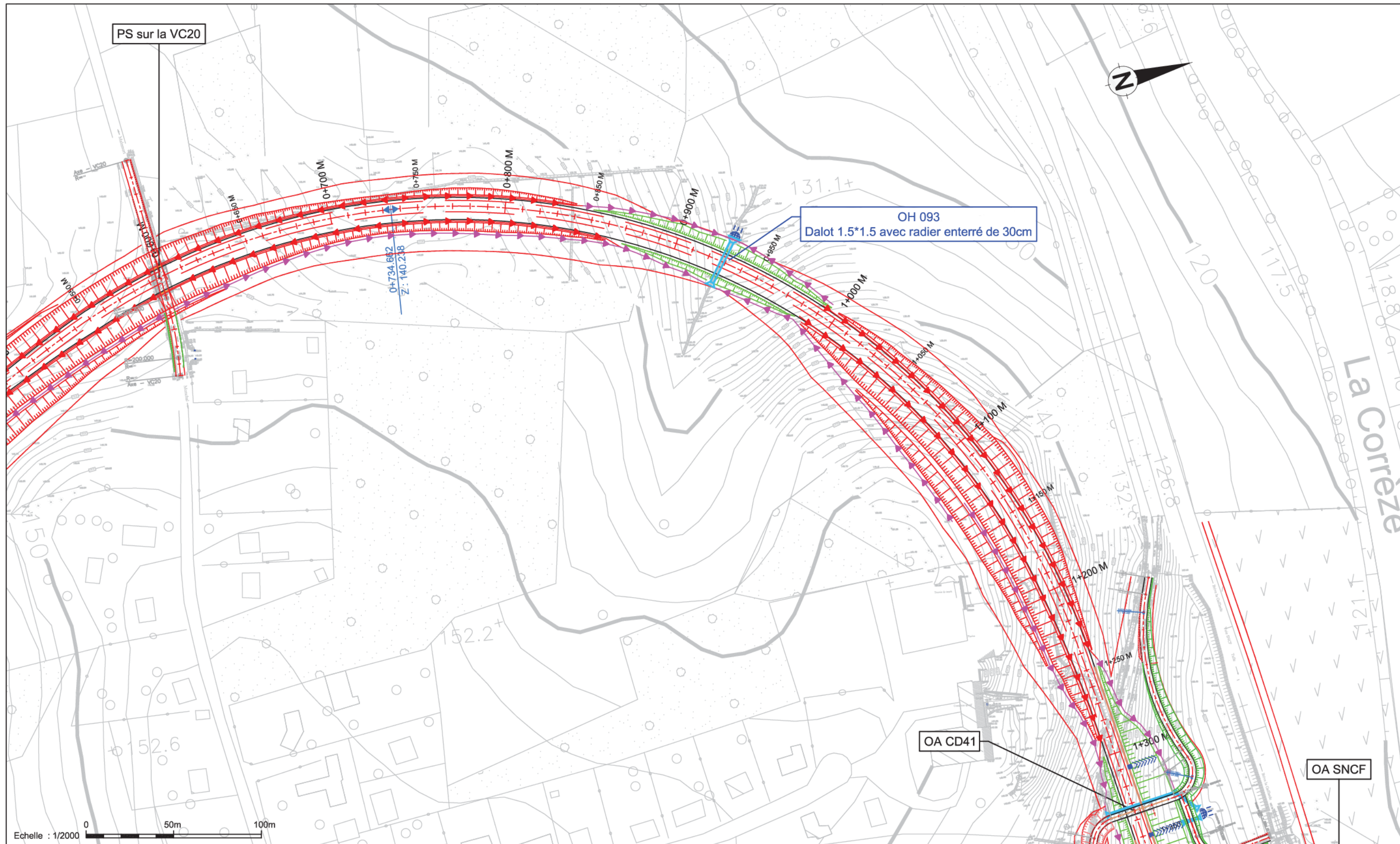
LIAISON RD921 / RN89 - MALEMORT

AVP

VUE EN PLAN  
Planche 3/3

04	JUILLET 19	1 / 2000	CIW	SCa	MCm
----	------------	----------	-----	-----	-----





**LEGENDE :**

	Collecteur		Descente d'eau		Zones de compensation des crues
	Fossé		Grille / Bordure avaloir		
	Réseau d'assainissement CAF/CU		Fossé sub-horizontale		
	Réseau d'assainissement Cunette + drain		Raquette de diffusion		
	Réseau d'assainissement Caniveau corniche		Point bas géométrique		
	Bordure		Point haut géométrique		
	Ouvrage hydraulique (Bassin Versant Naturel)				

**NOTAS :**

Les types de revêtement pour les cunettes seront déterminés en fonction de la sensibilité environnementale et du risque d'érosion.

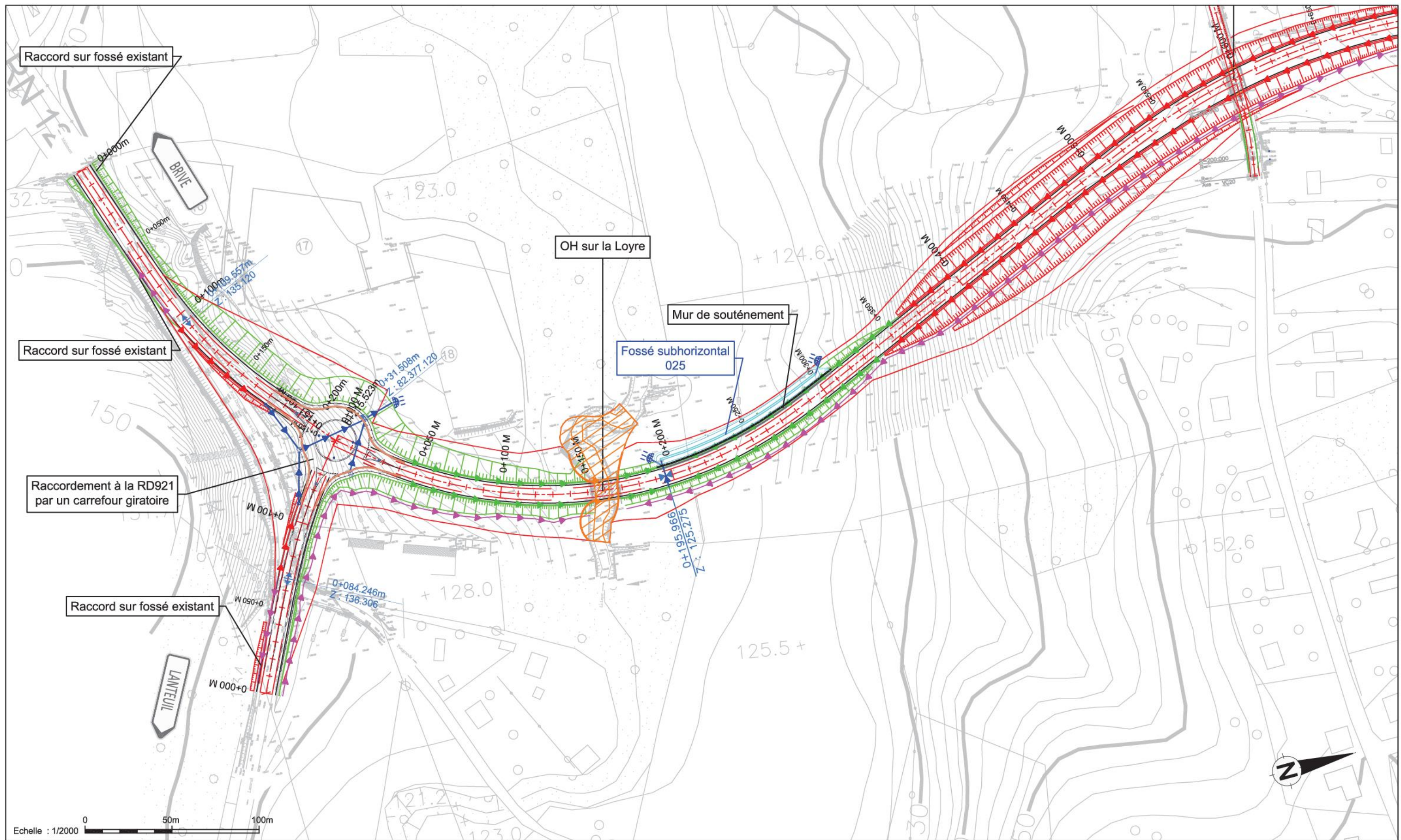
affaire	nom	chrono	Emetteur	mission	domaine	ouvrage	nature	indice
45196	MAL	0000	SET	AVP	HYD	-	PLA	A

Maîtrise d'Ouvrage :

Maîtrise d'Œuvre :

<b>LIAISON RD921 / RN89 - MALEMORT</b>					
AVP					
VUE EN PLAN					
Planche 2/3					
04	JUILLET 19	1 / 2000	CIW	SCa	MCm





LEGENDE :

	Collecteur		Descente d'eau		Zones de compensation des crues
	Fossé		Grille / Bordure avaloir		
	Réseau d'assainissement CAF/CU		Fossé sub-horizontale		
	Réseau d'assainissement Cunette + drain		Raquette de diffusion		
	Réseau d'assainissement Caniveau comiche		Point bas géométrique		
	Bordure		Point haut géométrique		
	Ouvrage hydraulique (Bassin Versant Naturel)				

NOTAS :

Les types de revêtement pour les cunettes seront déterminés en fonction de la sensibilité environnementale et du risque d'érosion.

affaire	nom	chrono	Emetteur	mission	domaine	ouvrage	nature	indice
45196	MAL	0000	SET	AVP	HYD	-	PLA	A

Maîtrise d'Ouvrage :

Maîtrise d'œuvre :

**LIAISON RD921 / RN89 - MALEMORT**

AVP

VUE EN PLAN  
Planche 1/3

04	JUILLET 19	1 / 2000	CIW	SCa	MCM
----	------------	----------	-----	-----	-----



---

## **V. PJ5 – PLAN DES ABORDS**

---

Voir plans thématiques et synthèse des contraintes dans le dossier joint



## VI. PJ6 – SITUATION VIS-A-VIS DES ZONES NATURA 2000

