Groupe DEJANTE INFRA

Sous-Préfecture de BRIVE (Corrèze)
REÇU LE
30 SEP. 2019
CONTRÔLE
DE LÉGALITÉ

Urbanisme

USSAC
Déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU

Notice de présentation

(Septembre 2019)

DEJANTE
VRD & CONSTRUCTION
SUD-OUEST
75, av. de la Libération
19360 MALEMORT
Tél. 05 55 92 80 10
contact1@dejante-infra.com
www.dejante-infra.com

Sommaire

1 Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme 5

1.1 La procédure de déclaration de projet 5

1.2 Le déroulement de la procédure de mise en compatibilité : 6

1.3 Rappel des textes réglementaires régissant la procédure 8

1.4 Objet de la procédure 10

1.5 Périmètre du secteur concerné par la déclaration de projet n°1 11

1.6 Les raisons de la mise en compatibilité / caractéristiques importantes du projet 12

1.6.1 Présentation de l'entreprise Madrias 12

1.6.2 Présentation du site d'Ussac 12

1.6.3 Présentation du projet 15

1.7 Principales raisons pour lesquelles le projet a été retenu, notamment du point de vue économique 19

2 Cohérence du projet avec le contexte règlementaire 21

2.1 Cohérence avec le Schéma de COhérence Territorial 21

2.2 Cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme 22

3 Le contexte du projet 25

3.1 Présentation générale du site 25

3.1.1 Localisation 25

3.1.2 Le secteur et ses franges 27

3.1.3 Servitudes et contraintes du site 38

3.1.4 La desserte par les réseaux 42

3.2 Analyse des impacts sur l'environnement au regard de la définition du projet 46

3.2.1 Les enjeux environnementaux 46

3.2.2 Ce que prévoit le projet en matière d'environnement 46

3.2.3 Les impacts du projet sur l'environnement 47

4 Incidence du projet sur les éléments du PLU 49

5 CONCLUSION 50

1 Généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le présent document a pour objet :

- de décrire la procédure de déclaration de projet et de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune d'Ussac qui en résulte,
- de décrire le projet d'implantation,
- de démontrer l'intérêt général de ce projet,
- de détailler les modifications apportées au Plan Local d'Urbanisme opposable de la commune d'Ussac, permettant d'assurer la compatibilité de ce dernier avec le projet d'intérêt collectif,
- de compléter le rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme et de présenter les évolutions apportées au dit PLU à l'occasion de sa mise en compatibilité n°1 avec la déclaration de projet, conformément aux dispositions de l'article R151-5 du Code de l'Urbanisme :

R151-5 du Code de l'Urbanisme :

> *Le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés lorsque le plan local d'urbanisme est :*
> *1° Révisé dans les cas prévus aux 2° et 3° de l'article L. 153-31 ;*
> *2° Modifié ;*
> ***3° Mis en compatibilité.***

1.1 La procédure de déclaration de projet

Conformément à l'article L300-6 du Code de l'Urbanisme, la commune d'Ussac souhaite se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'ensemble.

La présente procédure se déroule conformément aux dispositions réglementaires des articles L153-54 à L153-58 du Code de l'Urbanisme.

Ainsi :

- Le présent dossier porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.
- Le présent dossier fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint avec les personnes publiques associées mentionnées à l'article L132-7 du Code de l'Urbanisme.

L'article R123-23-2 du Code de l'Urbanisme précise que cette procédure est menée par le maire d'Ussac, compétent en matière d'urbanisme et de PLU. Suite à la consultation des personnes publiques associées et à l'enquête publique, le Conseil Municipal sera amené à se prononcer sur l'adoption de la déclaration de projet. Celle-ci emportera approbation de la mise en compatibilité du PLU d'Ussac.

La commune d'Ussac est concernée par un site Natura 2000. La présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est ainsi soumise à la procédure d'évaluation environnementale renforcée.

1.2 Le déroulement de la procédure de mise en compatibilité :

La mise en compatibilité consiste donc à modifier certaines dispositions du PLU de la commune d'Ussac afin de le rendre compatible avec une opération d'intérêt général, qui fait ici l'objet d'une déclaration de projet.

La mise en compatibilité du dossier de PLU, fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune et des personnes publiques associées.

L'enquête publique est organisée par la commune d'Ussac, compétente en matière de PLU.

A l'issue de l'enquête publique, la commune d'Ussac approuvera en conseil municipal ladite déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU.

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU

Collectivité compétente en matière de PLU

CHAMPS D'APPLICATION

L153-54 à L153-59 / R153-15 à R153-17 du Code de l'Urbanisme

En cas d'opération ne requérant pas de DUP, si elle est réalisée par la commune/l'EPCI compétente et nécessite une déclaration de projet ou si la une commune/EPCI compétente a décidé de se prononcer par déclaration de projet sur l'intérêt général d'une action, d'une opération d'aménagement ou d'un programme de construction.

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

R104-8 du Code de l'Urbanisme

Transmission du dossier à la MRAE Nouvelle-Aquitaine

EXAMEN CONJOINT

à l'initiative de la collectivité compétente

L153-54 du Code de l'Urbanisme

Le Procès-verbal devra être joint au dossier d'enquête publique

ENQUETE PUBLIQUE

à l'initiative de la collectivité compétente

L153-55 2° / Code de l'Environnement R23-8 / Chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement

ADOPTION DE LA DECLARATION DE PROJET

Emportant mise en compatibilité du PLU par délibération de la collectivité compétente

L153-58 / R153-15 du Code de l'Urbanisme

CARACTERE EXECUTOIRE

La décision de mise en compatibilité est exécutoire dès l'exécution des formalités de publication et d'affichage

L153-59 du Code de l'Urbanisme

1.3 Rappel des textes réglementaires régissant la procédure

Article L153-54 du Code de l'Urbanisme :

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

Article L153-55 du Code de l'Urbanisme :

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1. *Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :*
   a) *Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;*
   b) *Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;*
   c) *Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;*
2. *Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.*

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Article L153-56 du Code de l'Urbanisme :

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité.

Article L153-57 du Code de l'Urbanisme :

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1. *Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;*
2. *Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.*

Article L153-58 du Code de l'Urbanisme :

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1. *Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;*
2. *Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;*
3. *Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;*
4. *Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.*

Article L153-59 du Code de l'Urbanisme :

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

Article R153-13 du Code de l'Urbanisme :

Créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art.

Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure.
Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

Article R153-14 du Code de l'Urbanisme :

Modifié par Décret n°2018-617 du 17 juillet 2018 - art. 5

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Article R104-8 du Code de l'Urbanisme :

Créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art.

Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

1. *De leur élaboration, de leur révision ou* ***de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe*** *II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;*
2. *De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;*
3. *De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement.*

1.4 Objet de la procédure

La commune d'Ussac a souhaité lancer une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité n°1 du PLU en vue de permettre le développement de l'activité de l'entreprise de transports Madrias, sur le site des Lavauds. Il s'agit plus particulièrement de permettre l'extension de l'activité en place via l'implantation d'un bâtiment d'activités.

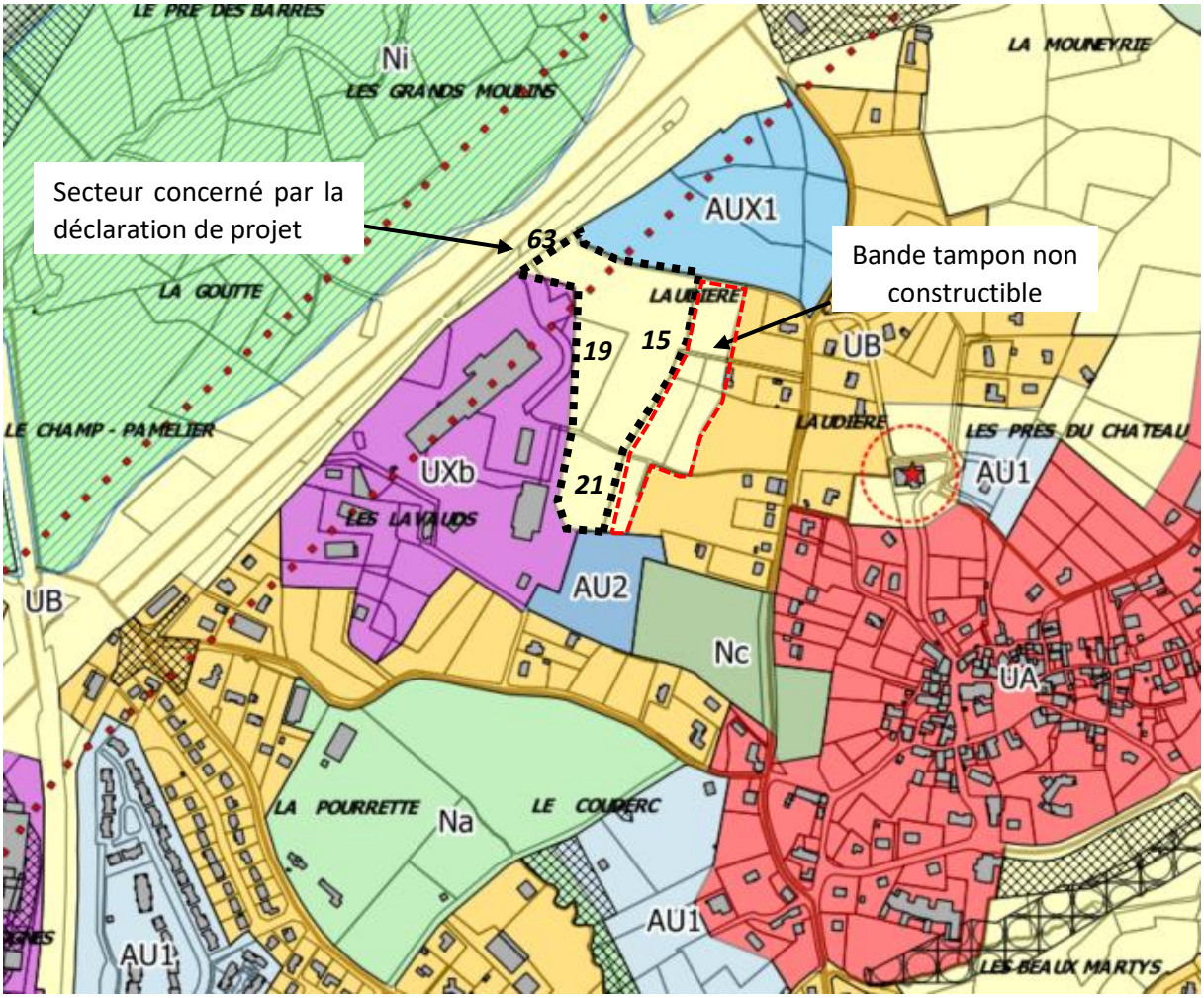
1.5 Périmètre du secteur concerné par la déclaration de projet n°1

La zone concernée par la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU concerne les parcelles section CH 15, 19 en partie, 21 en partie et 63 classées actuellement en zone A, à savoir une zone agricole du PLU approuvé en 2012. En revanche, elle ne concerne pas les parcelles à l'Est maintenues en zone agricole afin de conserver une bande tampon non constructible entre la zone d'activités et le secteur d'habitat.

Ces parcelles se situent dans la continuité immédiate des bâtiments d'activités de l'entreprise Madrias, non loin d'un développement urbain d'habitat situé à l'Est des terrains.

Ce secteur est actuellement occupé par des espaces non agricoles, à savoir deux aires de stationnement (parking des employés et parking poids-lourds) ainsi que des surfaces enherbées appartenant à l'entreprise Madrias.

La superficie du secteur concerné par la déclaration de projet est d'environ 2,7 hectares.



Carte de localisation du secteur d'étude

1.6 Les raisons de la mise en compatibilité / caractéristiques importantes du projet

La commune d'Ussac souhaite permettre le développement de l'entreprise Madrias, l'un des principaux acteurs économiques de la commune mais également du bassin de vie de Brive-la-Gaillarde.

1.6.1 Présentation de l'entreprise Madrias

Cette entreprise spécialisée dans le transport frigorifique, notamment de viandes pendue, est devenue le partenaire numéro un de la filière viande et un acteur majeur dans la distribution de produits surgelés.

Cette entreprise de rang nationale est composée de 7 agences à travers la France, dont celle d'Ussac qui constitue l'implantation historique des Transports René Madrias (TRM) et le siège social de la SAS Madrias mais également de la holding Mesotrans (plusieurs sociétés employant à ce jour 1300 personnes).

En effet, la plate-forme d'Ussac est apparue en 1977 sur la commune et constitue le point de massification le plus important du Grand Sud-Ouest pour les produits surgelés.

1.6.2 Présentation du site d'Ussac

Le site d'Ussac est le principal site des Transports René Madrias (siège social), s'étalant sur environ 8 hectares, le long de la RD 170, axe départemental longeant l'autoroute A 20 (Paris-Toulouse).

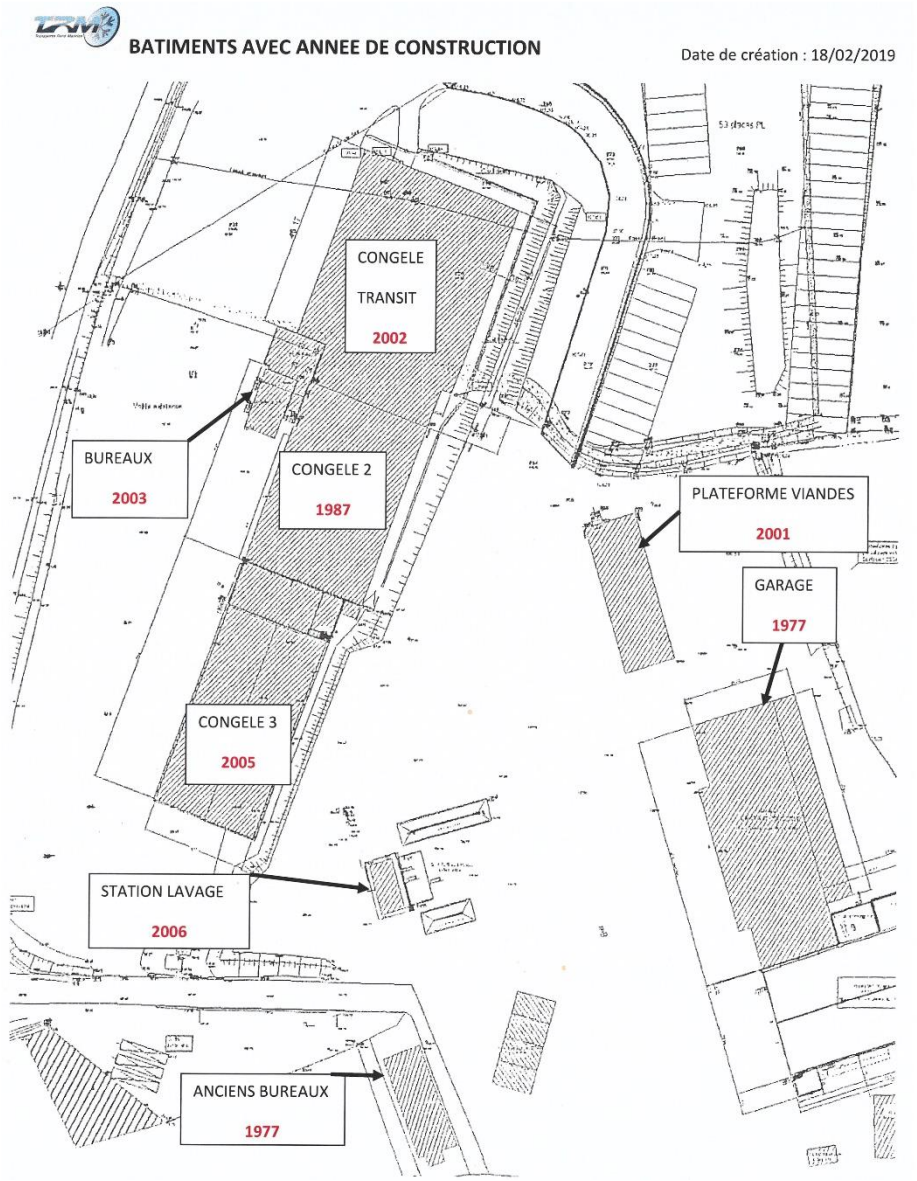
Vue sur la plate-forme des Transport René Madrias d'Ussac

Le site a connu une évolution importante de son activité depuis 1977. En effet, à cette époque, le site Madrias s'implante tout d'abord sur une surface de 4 hectares, composé de bureaux et d'un garage.

En 1987, le site connait sa première extension, avec la réalisation d'une chambre de transit en froid négatif de 5000 m^3.

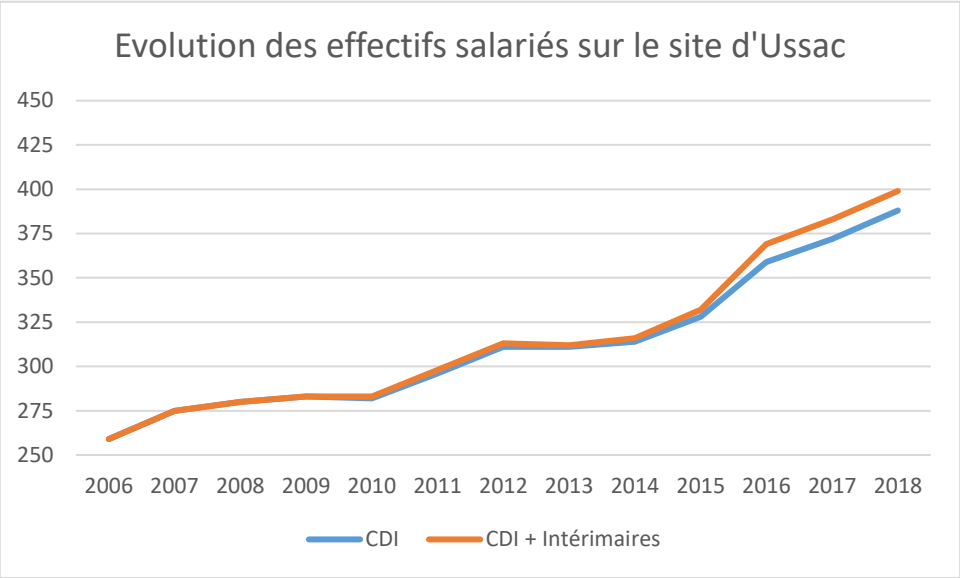
Les années 2000 vont connaitre le principal développement de l'entreprise, avec la réalisation successive :

- D'une plateforme viandes en 2001 ;
- D'une seconde chambre de transit en froid négatif de 10 000 m^3 en 2002 en extension de la première chambre de transit.
- Des bureaux, qui seront déplacés dans un bâtiment accolé à cette chambre ;
- D'une troisième chambre de transit dans le prolongement de la première chambre en 2005.
- D'une station de lavage en 2006.



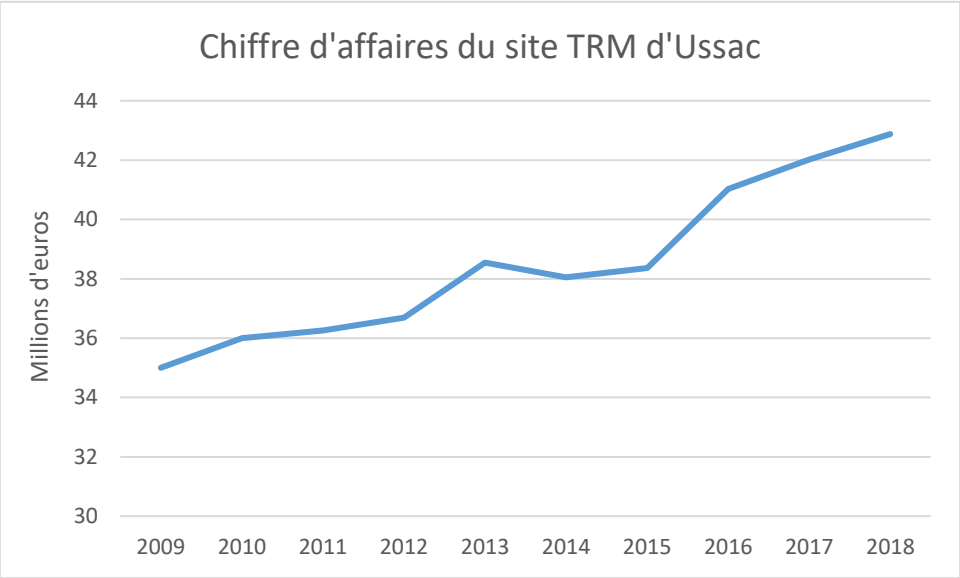
Historique du développement de la plate-forme d'Ussac (source : TRM)

TRM regroupe près de 600 salariés, dont environ 400 salariés uniquement sur le site d'Ussac. Ce chiffre est d'ailleurs en augmentation depuis de nombreuses années, témoignant du dynamisme de cette entreprise. En effet, en 12 ans, plus de 140 salariés ont été recrutés.



Evolution des effectifs salariés sur Ussac de 2006 à 2018 (source : TRM)

Cette évolution du nombre de salariés s'accompagne d'une augmentation importante de son chiffre d'affaire. En dix ans, celui-ci a cru de 22,5%, passant de 35 millions à près de 43 millions d'euros entre 2009 et 2018.



Evolution du chiffre d'affaires sur Ussac de 2009 à 2018 (source : TRM)

Aujourd'hui, le site d'Ussac fonctionne au maximum de ses capacités. Les locaux existants ne peuvent pas permettre d'augmenter le volume de stockage.

1.6.3 Présentation du projet

L'entreprise Madrias souhaite continuer son développement sur le site d'Ussac, en augmentant sa capacité de stockage.

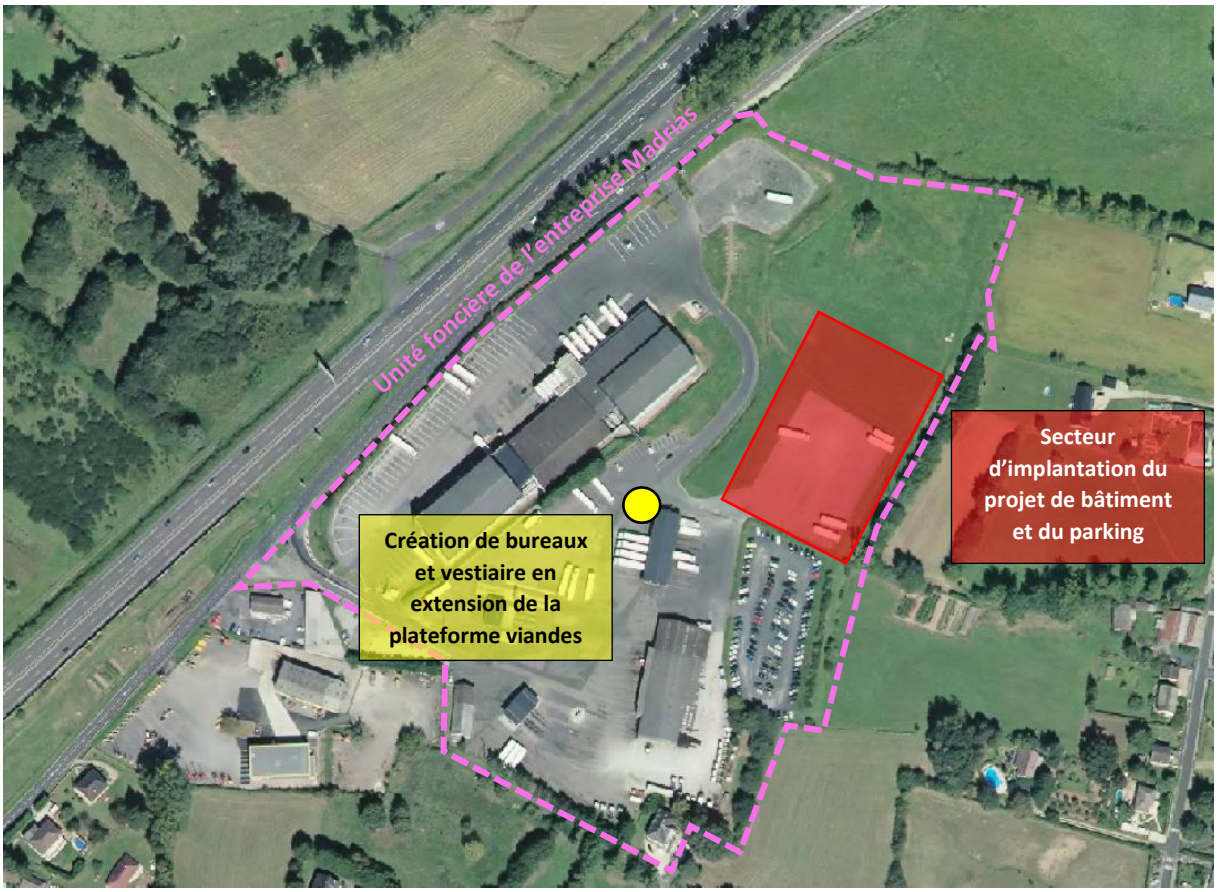
Actuellement, le site est à saturation d'un point de vue de :

- Sa capacité de volume du transit surgelé et sec ;
- La surface de parking ;
- La surface de bureau.

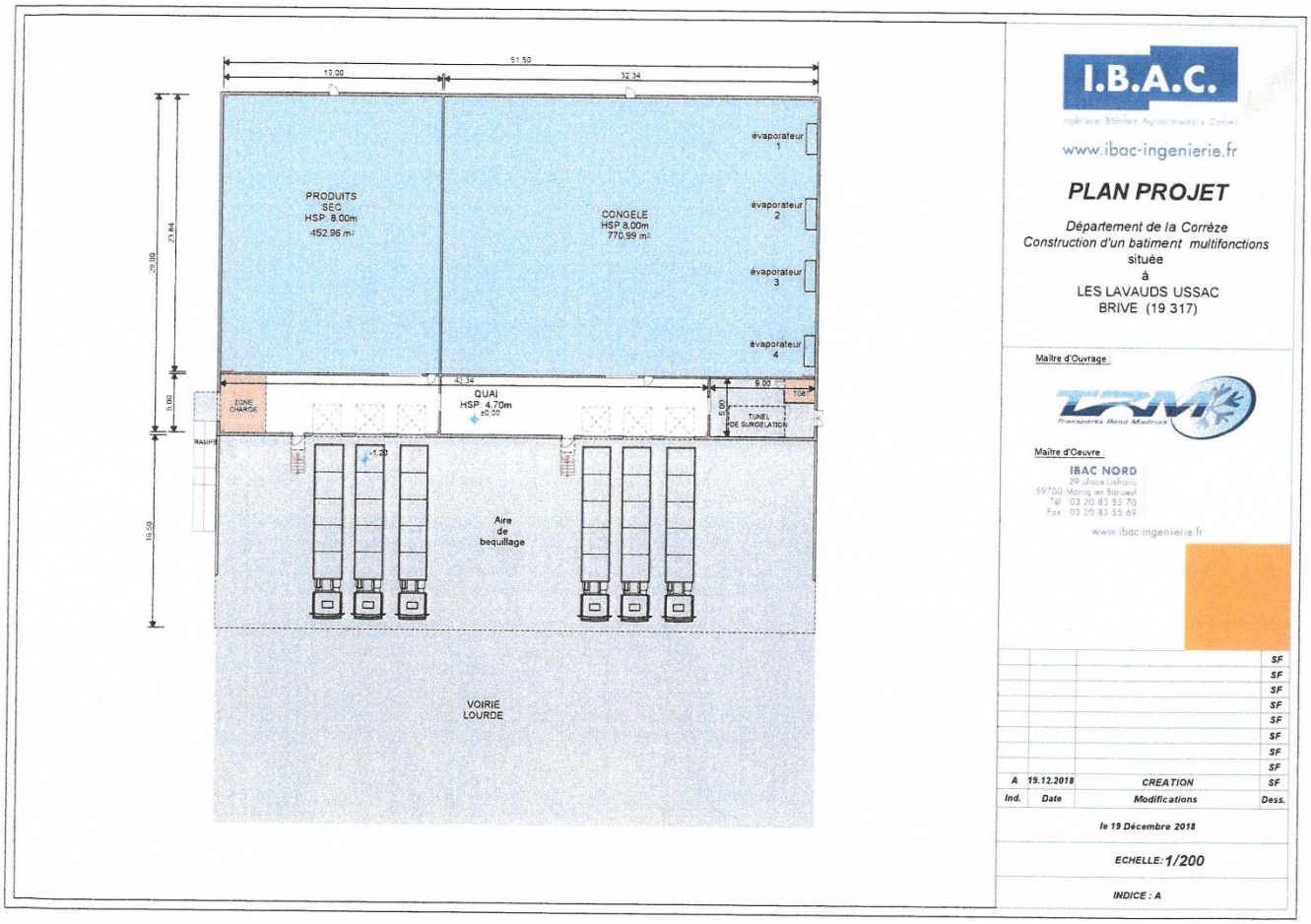
Aujourd'hui, une énième extension des bâtiments existants, classés en zone UXb, est impossible compte tenu du passage au Nord d'une conduite de gaz.

Ainsi, il est prévu de réaliser :

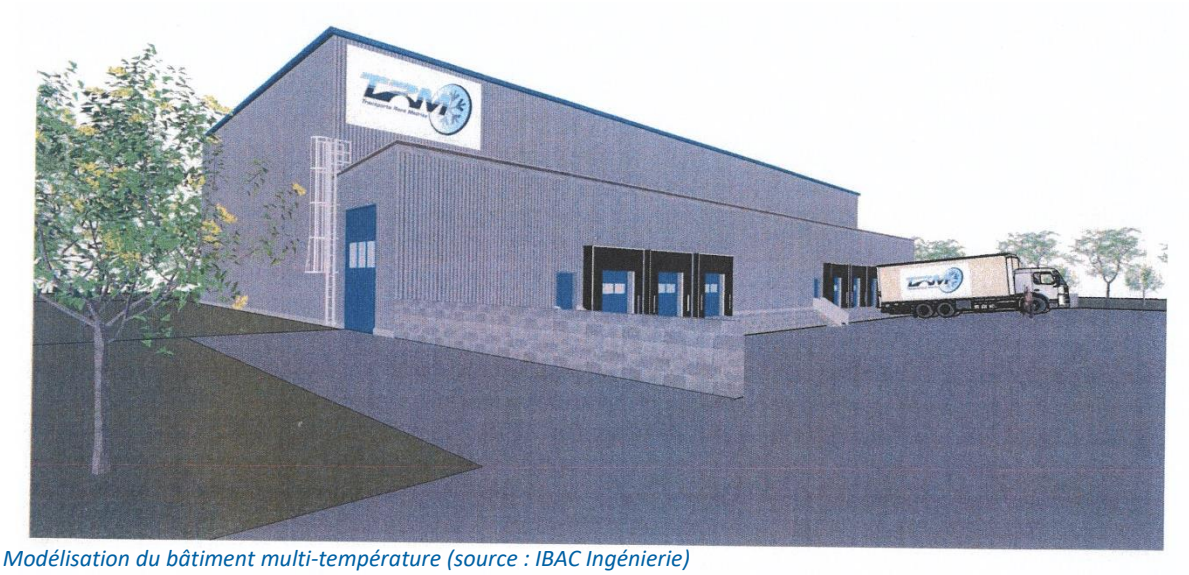
- un bâtiment multi-température et modulable en arrière des bâtiments existants, sur l'aire de stationnement poids lourds ainsi qu'un nouveau parking ;
- des bureaux et vestiaire en extension de la plate-forme viandes.



Identification des projets de l'entreprise TRM sur le site d'Ussac



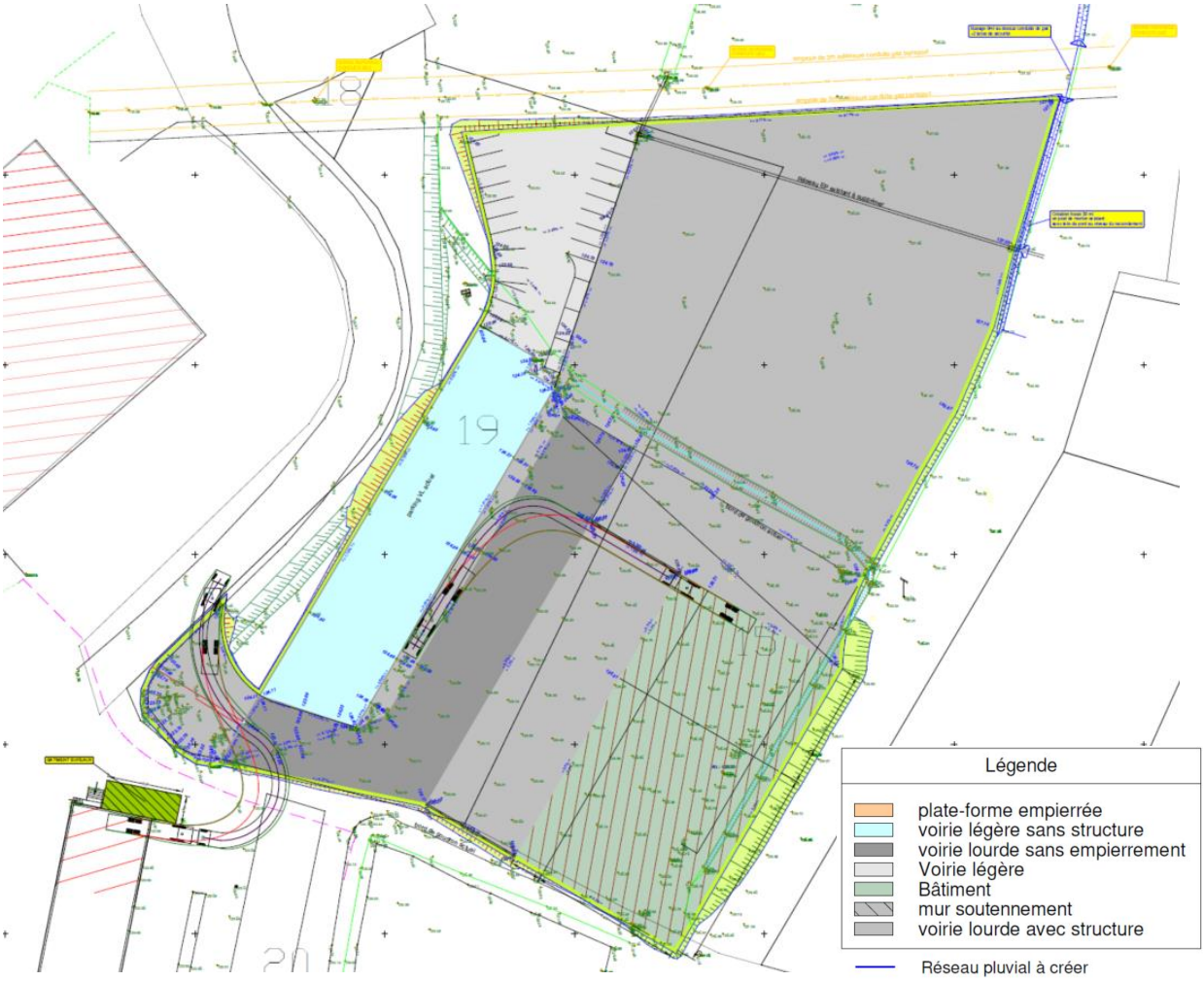
Plan projet du bâtiment multi-température (source : IBAC Ingénierie)



Modélisation du bâtiment multi-température (source : IBAC Ingénierie)

Ce projet permettra à court terme de :

- Faciliter la gestion des flux de sec ;
- De faciliter le stockage des complets de surgelé ;
- De bénéficier d'un tunnel de surgélation ;
- De répondre aux demandes de la DSV (Direction des Services Vétérinaires) :
    - en ayant un vestiaire attenant à la plateforme viandes et en bénéficiant d'un frigo séparé entre le stockage de viandes pendues et de palettes de frais ;
    - en gérant les emballages viandes sur un quai.
- D'aménager le sas de la congèle transit de 2002 afin qu'elle reste exclusivement réservée au transit surgelé ;
- De récupérer des locaux pour les équipes de transit surgelé qui ne bénéficient à ce jour d'aucun vestiaire ni salle de repos ;
- De récupérer de la surface de bureaux dans l'optique du développement au niveau administratif de TRM.



Plan de masse du projet de stationnement et voirie autour du bâtiment projet (source : Eurovia)

Les bureaux et vestiaires sont actuellement réalisables avec les dispositions du PLU actuel puisqu'ils seront accolés à la plateforme viandes, classée en zone UXb. Par contre, le bâtiment multi-température ainsi que le futur parking sont situés sur des terrains actuellement classés en zone A. le règlement de la zone n'est donc pas en adéquation avec ces projets.

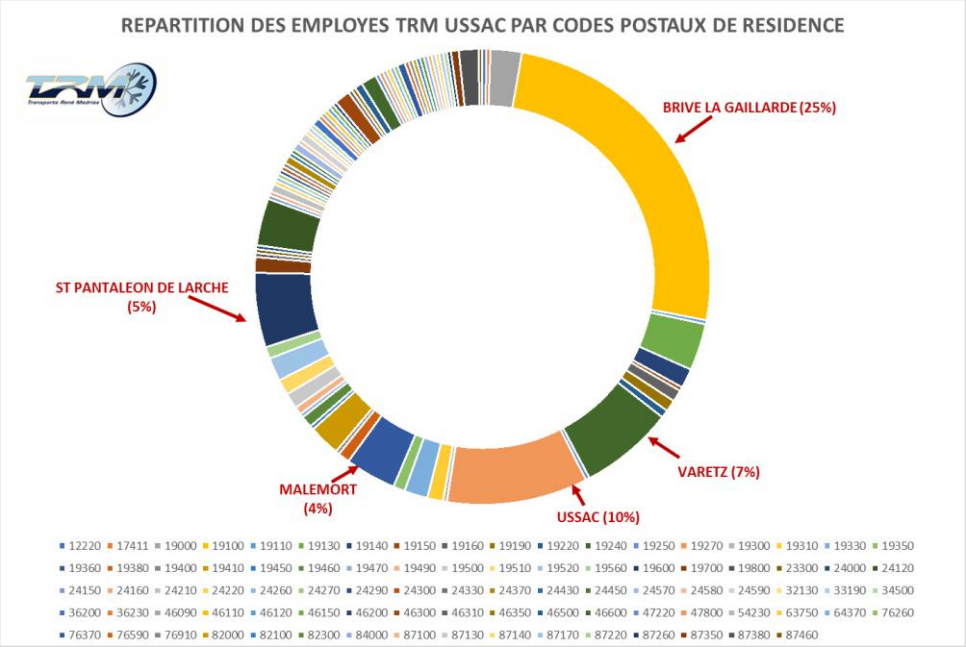
A cette fin, il convient d'apporter des adaptations au document d'urbanisme en vigueur sur le territoire communal.

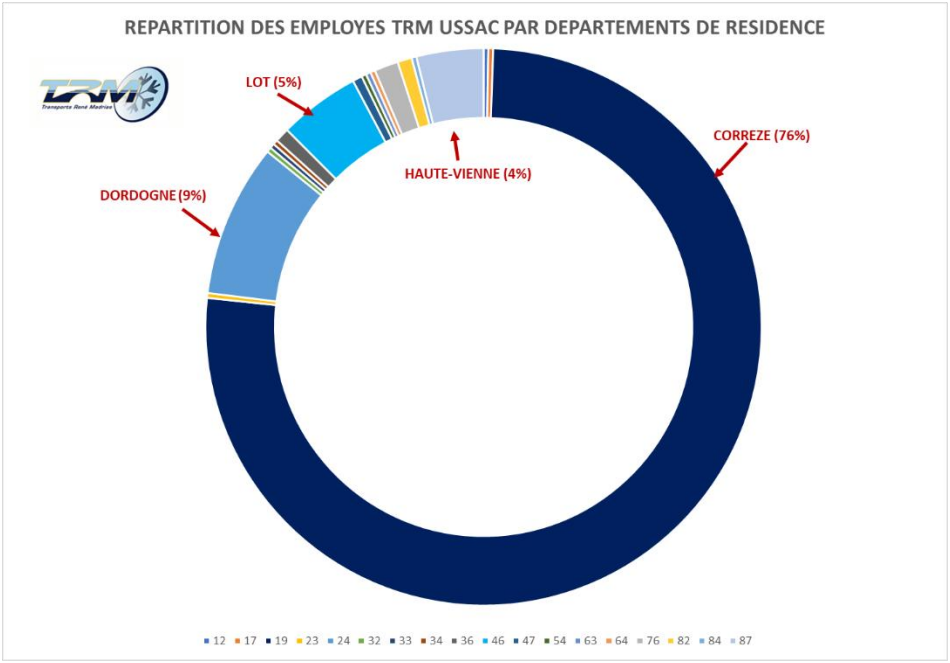
La mise en compatibilité du PLU a pour effet de modifier uniquement le plan de zonage, par le reclassement d'une partie de la zone A en zone UXb.

1.7 Principales raisons pour lesquelles le projet a été retenu, notamment du point de vue économique

La présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité a été conduite pour permettre la réalisation d'un nouveau bâtiment et d'un parking qui permettront à la société TRM de pouvoir se développer sur le site d'Ussac. Cette entreprise de rang national est un acteur économique majeur sur le territoire communal tout comme à l'échelle du bassin d'emploi de Brive-la-Gaillarde.

En effet, comme nous avons pu le voir précédemment, la société TRM sur Ussac regroupe près de 400 emplois. Ces salariés résident pour la plupart sur le bassin de Brive (plus de 50%) dont 10% à Ussac mais même au-delà comme le montre les graphiques suivants (ex : Dordogne 9% ; Lot 5% ; Haute-Vienne 4%).





Répartition des employés du site TRM d'Ussac par lieux de résidence (commune et département)

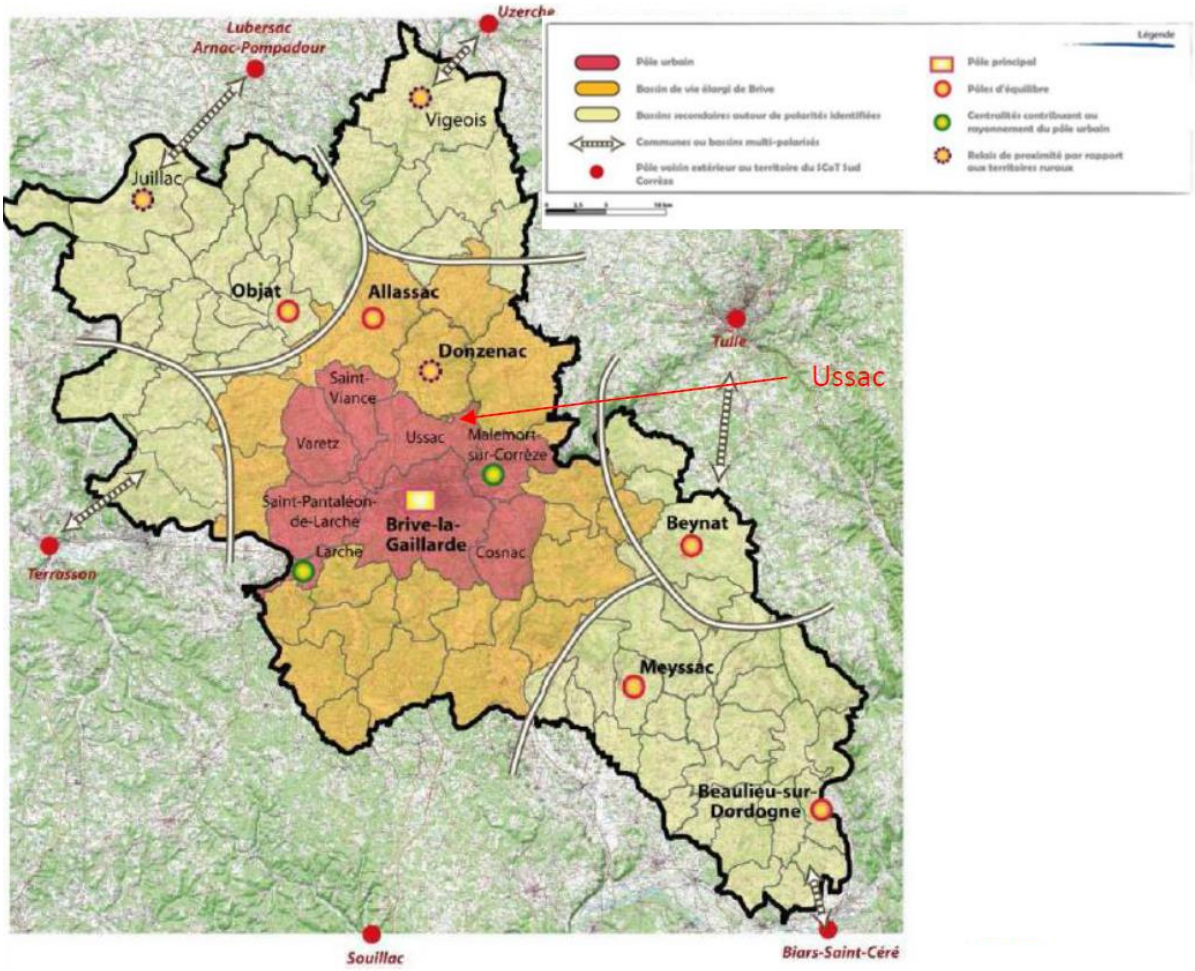
L’entreprise Madrias est donc une activité qui concentre un nombre important d’emplois sur le secteur du bassin de Brive. Ce projet de développement est donc essentiel pour cette société, afin d’une part qu’elle puisse pérenniser et d’autres part qu’elle puisse à terme créer de nouveaux emplois sur le site. Cette entreprise est également importante pour le bassin d’emploi de Brive-la-Gaillarde, puisqu’elle est en contact avec d’autres acteurs économiques qui travaillent avec TRM. Il s’agit notamment d’artisans et d’entreprises de travaux publics qui vont œuvrer à la réalisation du projet de bâtiment et de stationnement de l’entreprise Madrias.

De plus, le projet comme cela va être démontré dans les parties suivantes, n’engendre aucune incidence sur des espaces agricoles ou naturels. En effet, les terrains sont partiellement urbanisés (parking existant) et les surfaces enherbées n’ont aucune valeur environnementale.

2 Cohérence du projet avec le contexte règlementaire

2.1 Cohérence avec le Schéma de COhérence Territorial

La commune d'Ussac est concernée par le SCOT Sud Corrèze approuvé en 2012.



Découpage territorial du SCOT Sud Corrèze

La commune d'Ussac a été identifiée comme faisant partie du pôle urbain du SCOT. Il s'agit de la commune de Brive-la-Gaillarde et des communes limitrophes se trouvant dans une logique d'agglomération (moins de 200 mètres entre deux constructions).

De par leur proximité à Brive, les communes appartiennent à la sphère directe d'influence de la ville-centre mais participe également à son rayonnement et à son dynamisme.

C'est en effet le cas de la commune d'Ussac qui concentre un nombre important d'activités économiques ayant un rayonnement dépassant les frontières du bassin de vie de Brive. La société TRM en est le parfait exemple. Elle bénéficie de la proximité immédiate de l'A20 et A89 pour une desserte rapide en direction des abattoirs du Sud-Ouest mais également en direction des pôles majeurs d'alimentation tel que le Marché de Rungis. Ces axes autoroutiers sont structurants pour l'activité économique sur le bassin de Brive, notamment pour la logistique.

Le PADD indiquait qu'il était nécessaire de veiller à ne pas générer un développement économique linéaire. En effet, les zones d'activités s'étant implantées le long de l'axe de l'A20, il n'a pas été recherché de développement en profondeur, impactant d'une manière moindre les paysages, l'activité

agricole et également le cout des réseaux. Il s'agissait également que chaque site d'accueil soit en capacité d'accompagner les entreprises présentes dans leur projet d'extension et d'expansion. Le projet de l'entreprise Madrias est donc en adéquation avec ces orientations fixées par le SCOT.

Le développement de l'activité est donc compatible avec le SCOT Sud Corrèze et sa position dans le pôle urbain qui doit favoriser le dynamisme économique à travers le maintien et la création d'emplois. Ce projet viendra sans aucun doute créer des postes dans les années à venir.

2.2 Cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme

La commune d'Ussac dispose d'un Plan Local d'Urbanisme, approuvé par délibération du conseil municipal en 2008. Il a subi des évolutions par la suite :

- 3 révisions simplifiées afin de permettre la réalisation de projet (équipements publics au pied du bourg, parc de loisirs sur le site de Font-Grand et évolutions de zonage diverses) ;
- 1 modification pour permettre l'ouverture à l'urbanisation d'une zone à vocation d'activités économiques (zone AUi) ;
- 1 modification simplifiée pour rectifier une erreur matérielle.

Le PADD du PLU définit les enjeux suivants :

- En terme d'urbanisation, Ussac entend assumer son rôle de « banlieue résidentielle », en compatibilité avec les orientations du Schéma Directeur et les dispositions du PLH ;
- En terme de préservation du milieu agricole et équilibre urbain-rural, Ussac entend préserver les espaces agricoles qui lui restent et protéger ses richesses naturelles ;
- En terme de mise en valeur du paysage « naturel » et bâti, l'objectif et de respecter les zones naturelles et boisées tant pour leurs qualités intrinsèques que pour leur valeur paysagère à la dimension de l'agglomération ;
- En terme de développement économique, le but est d'améliorer le fonctionnement des zones d'activités existantes et leur intégration tant en terme d'impact (accès, abords, perception, …), qu'en terme d'usage ;
- En terme de liaisons, l'objectif est de définir et d'aménager un réseau de liaisons cohérentes entre le bourg et les villages et entre le bourg et les équipements.

En matière d'urbanisation :

Le PADD appuie sur la position d'Ussac dans le prolongement de l'agglomération de Brive-la-Gaillarde. La commune considère cependant que l'usage de son territoire à des fins d'urbanisation doit se faire de façon plus cohérente, afin d'éviter à la fois :

- **Une dispersion très couteuse en terme de réseaux et très consommatrice d'espace ;**
- **Une production de volume bâtis sans harmonie en matière de volumes, de couleurs, de matériaux, d'implantation.**

L'urbanisation doit également être pensée avec le souci de **maintenir un équilibre cohérent entre le rural et l'urbain**, ce qui signifie déterminer des zones urbaines et des zones agricoles permettant de contenir la pression urbaine.

Les propositions qui étaient faites dans le PADD sont les suivantes :

- Maitriser le développement de l'urbanisation… en définissant les contours de la ville au Sud du contournement nord de Brive qui en constituera la limite ;
- Ouvrir les terrains à construire dans les zones équipées « en terme de réseaux et permettant un accès facile ».

En matière de préservation du milieu agricole et équilibre rural-urbain

La commune compte encore un nombre non négligeable d'agriculteurs même si celui-ci diminue. La pression de l'urbanisation a généré un morcellement de certains espaces agricoles mais d'autres demeurent encore vastes et peu perturbés par l'expansion urbaine. La commune souhaite ainsi clairement **identifier les secteurs les plus favorables à l'activité agricole et contribuer à éviter tout conflit d'usage.**

Ussac possède également une alternance de paysages ouverts, des vallées (Clan et Maumont) mais aussi des perspectives plus fermées, prairies entourées de rideaux d'arbres, ainsi que des espaces boisés.

Les préconisations qui étaient faites dans le PADD sont les suivantes :

- Respecter le travail rural ;
- Définir les contours d'un espace rural à préserver ;
- Coordonner avec les propriétaires la mise en place de cheminements.

En matière de paysage :

Les milieux naturels participent à l'équilibre général du paysage et de l'environnement. Il s'agit essentiellement de zones humides et de boisements.

Les massifs boisés sont généralement associés à des cours d'eau sur la commune d'Ussac. Ils contribuent ainsi à maintenir un cadre remarquable sur Ussac ainsi que des espaces de respiration et de rupture.

Il apparait donc essentiel de rechercher tout moyen de préserver et de conforter ces espaces.

Les propositions qui étaient faites dans le PADD sont les suivantes :

- Protéger le paysage par le maintien de coupures vertes ;
- Classer les espaces boisés les plus intéressants ;
- Valoriser le paysage par la création d'espaces de loisirs de proximité (parcours santé, balisage)
- Mettre en valeur le parcours des puits et du patrimoine bâti remarquable ;

- Réhabiliter certaines maisons ;
- Conforter l'identité communale.

En matière de développement économique :

Le PADD insiste sur la position stratégique des zones d'activités qui se sont implantées le long de l'A20 et de la RD 170. Cela constitue un bassin d'emplois important qui est un atout pour la commune.

Il s'agira ainsi d'**assurer un traitement cohérent des terrains riverains de la RD 170** pour constituer, à terme, une façade d'entrée sur la commune homogène et valorisante. Cela pourrait permettre l'accueil de quelques activités supplémentaires, en particulier dans le secteur de l'ancienne gare SNCF, et **de renforcer le pôle d'emplois de la commune**.

Enfin, on devrait **conforter le traitement paysager des zones d'activités** pour mieux les insérer dans le paysage.

Les propositions qui étaient faites dans le PADD sont les suivantes :

- Favoriser le développement économique autour de l'échangeur A20/A89 et la plate-forme logistique de la gare (25 ha) en permettant l'implantation de nouvelles activités économiques (sites dédiés) ;
- Sécuriser les accès des secteurs d'activités ;
- Elargir les possibilités d'accueil.

En matière de liaisons :

Il importe de définir et d'aménager un réseau de liaisons cohérentes entre le bourg et les villages et entre le bourg et les équipements. Il s'agit également de créer des aménagements de l'espace public linéaire. Il pourrait donc être créé des cheminements doux notamment.

Par ailleurs, l'amélioration des liaisons est-ouest de l'agglomération par le contournement nord de Brive laisse envisager un nouveau type de demande sur Ussac.

Le développement d'une ligne de transports en commun parait indispensable à la commune pour rechercher à compenser les flux de véhicules générés par une population de résidents. Elle pourrait permettre de relier Brive au Bourg d'Ussac *(liaison qui existe depuis).*

Les propositions qui étaient faites dans le PADD sont les suivantes :

- Compenser le contournement Nord de Brive ;
- Rechercher la création d'une ligne de TC entre le centre de Brive et le bourg d'Ussac ;
- Sécuriser par des aménagements les liaisons existantes entre le bourg et les hameaux.

Le PLU d'Ussac est en cours de révision générale afin d'intégrer les dispositions des lois Grenelle et ALUR ainsi que de se rendre compatible avec le SCOT Sud Corrèze et le PLH actuellement opposable.

3 Le contexte du projet

3.1 Présentation générale du site

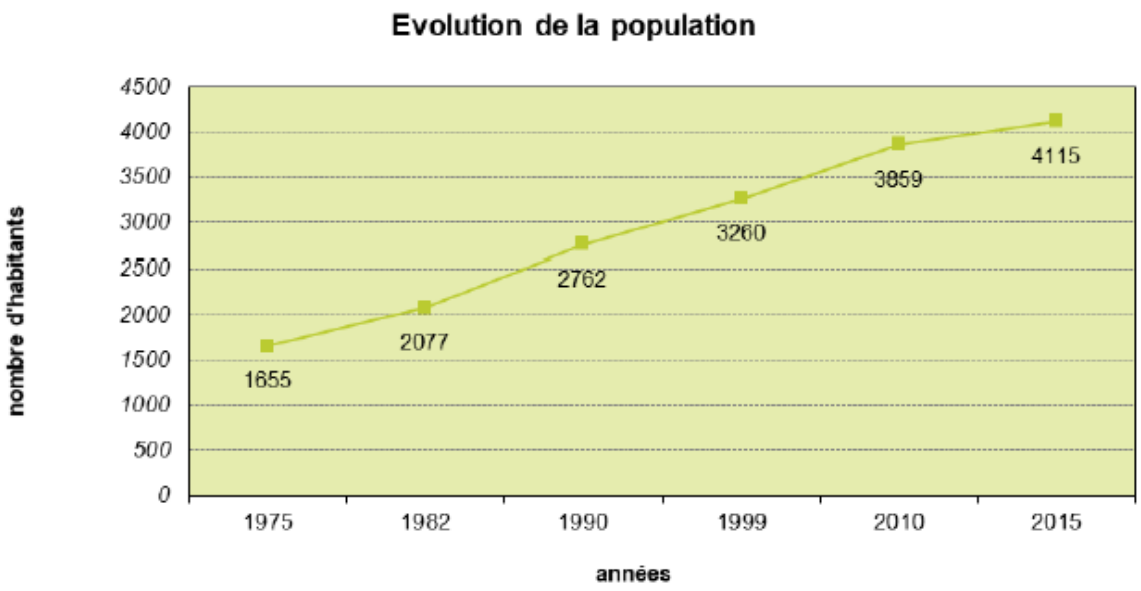
Les descriptions suivantes sont issues :

- Des études en cours pour la révision générale du PLU d'Ussac ;
- De visites sur le terrain ;
- D'informations transmises par l'entreprise Madrias.

3.1.1 Localisation

Commune de plus de 4 100 habitants au 1er janvier 2015 (source INSEE), située au Sud-Ouest du Département de la Corrèze, et au Nord de la commune voisine de Brive-la-Gaillarde, Ussac fait partie intégrante de la Communauté d'Agglomération du Bassin de Brive (CABB), créée au 1er janvier 2014. Ussac est une commune périphérique du pôle centre qu'est Brive, traversée par de grands axes de communications routiers et autoroutiers (A 20 et A 89, Contournement Nord de Brive, RD 920 (ex N20)).

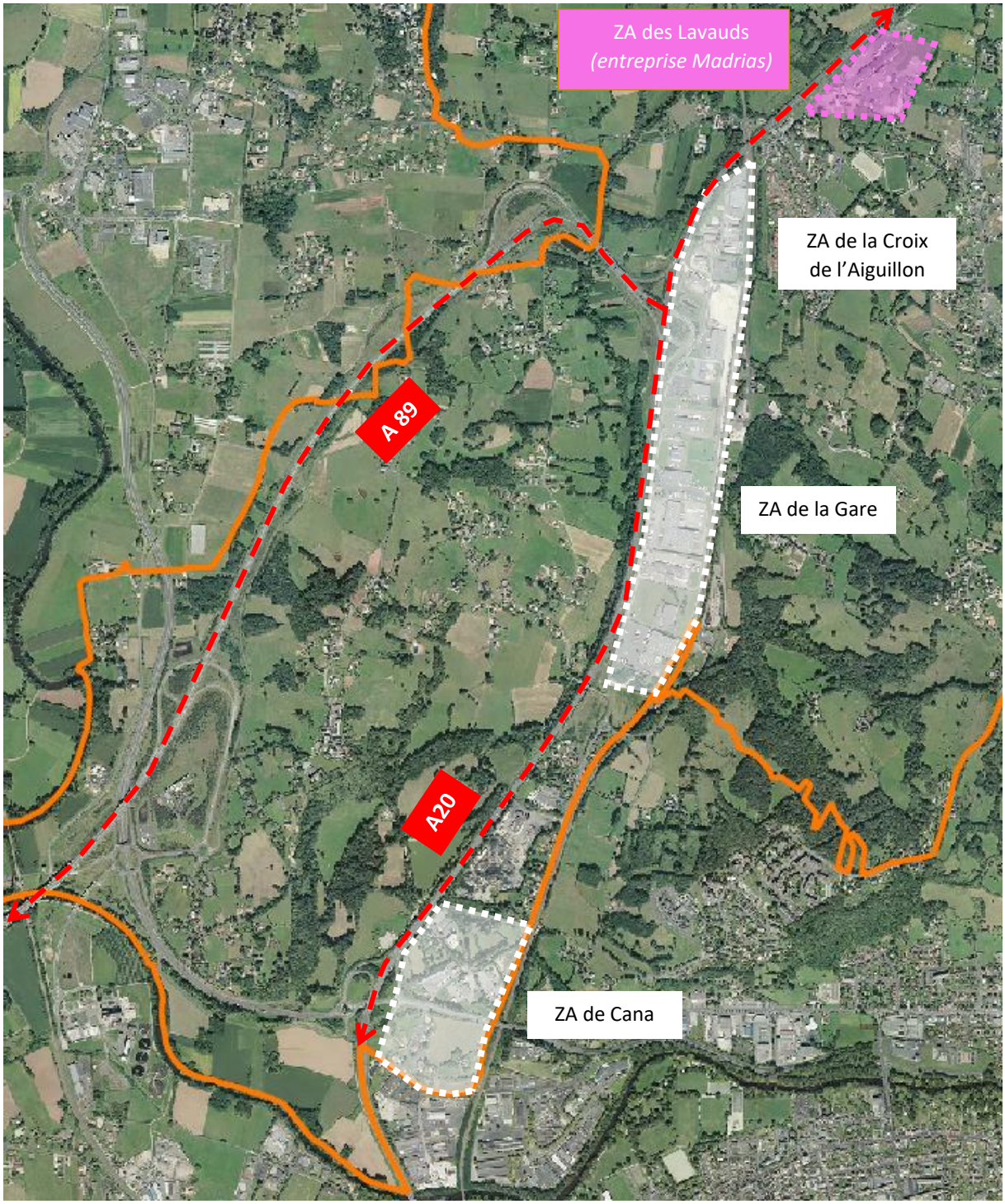
Elle est une des communes les plus attractives tant du point de vue démographique, que du point de vue économique. En effet, la population communale a été multipliée par 2,5 entre 1975 et 2015.



Evolution de la population communale d'Ussac entre 1975 et 2015 (source : INSEE)

D'un point de vue économique, elle concentre le long de l'autoroute A 20 et à proximité de l'échangeur A20/A89, d'importantes zones d'activités économiques, notamment de logistique. Du Nord au Sud, on distingue le long de l'autoroute A 20, la zone des Lavauds (secteur du projet de l'entreprise Madrias), la zone d'activités de la Croix de l'Aiguillon, la ZA de la Gare et la ZA de Cana. D'après la Chambre de Commerce et d'Industrie, la commune recense 186 entreprises sur la commune d'Ussac, dont une grande partie au sein de ces zones d'activités. De plus, selon l'INSEE, la commune concentre 1772

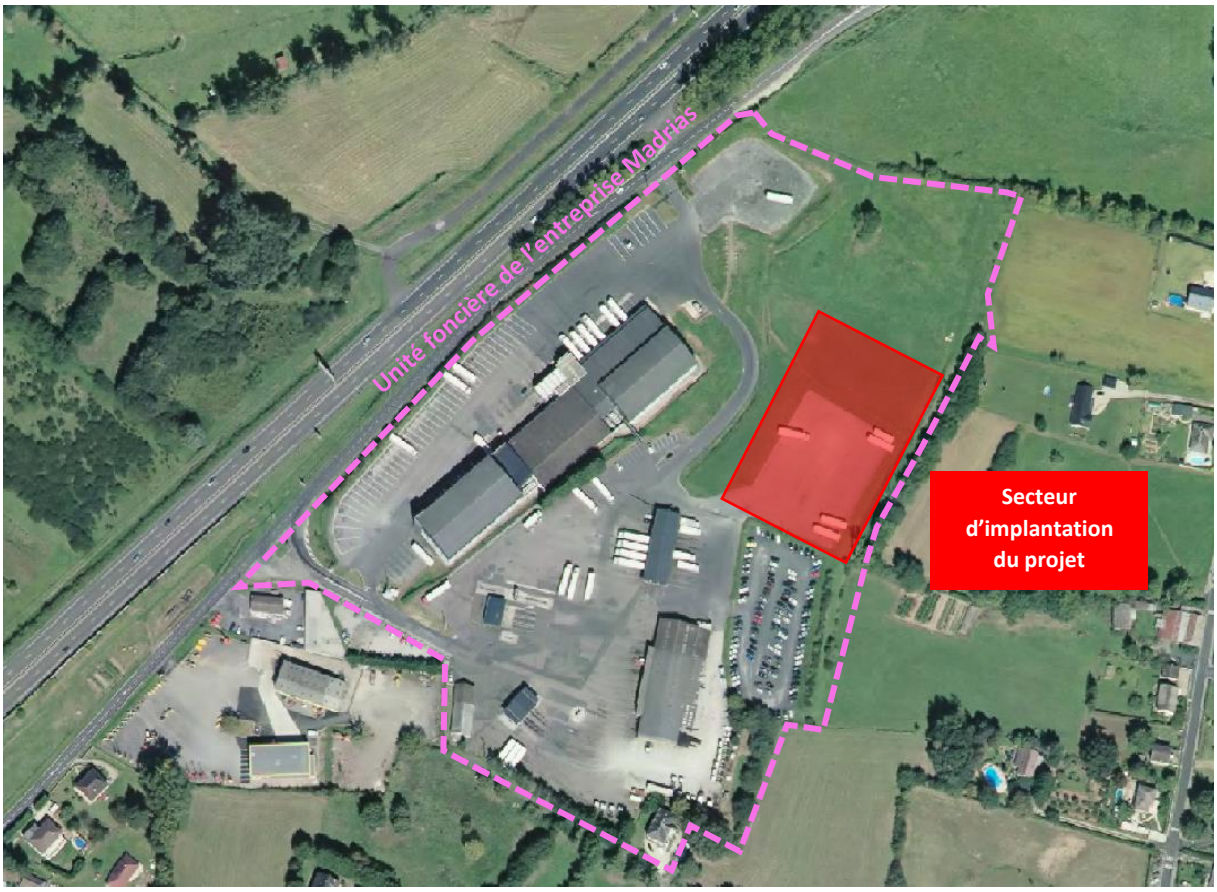
postes salariés sur son territoire. L'entreprise Madrias représente environ 22,5% de ce total (400 salariés environ).



Localisation du secteur du projet et du contexte routier/autoroutier par rapport aux zones d'activités implantées sur Ussac

3.1.2 Le secteur et ses franges

Le secteur concerné par la présente procédure se situe en continuité immédiate de l'urbanisation existante, à vocation d'activités économiques, induite par l'entreprise Madrias.



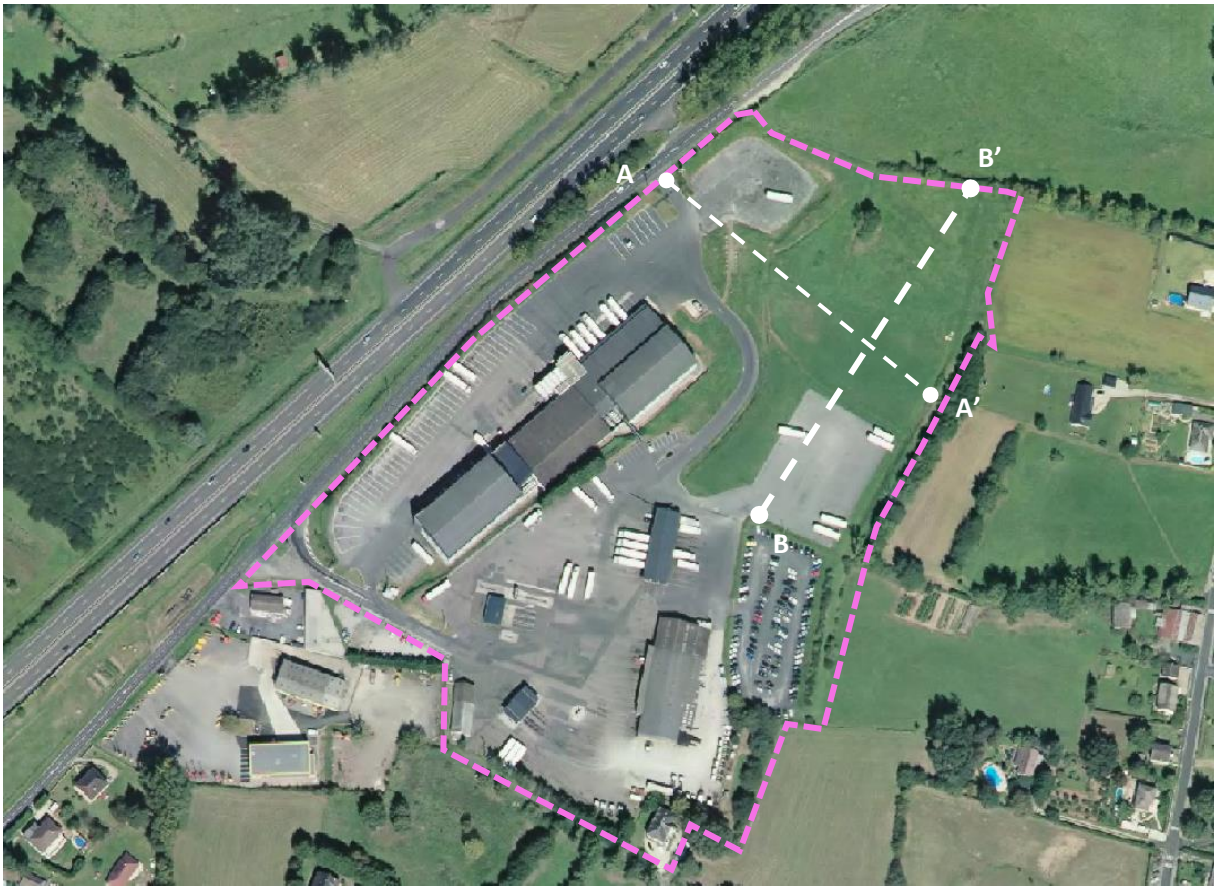
Vue sur le site de l'entreprise Madrias et sur la localisation du projet d'extension de l'activité

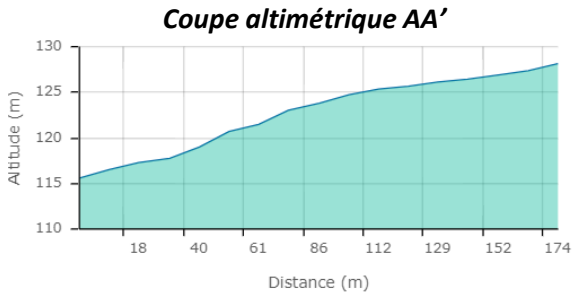
En limite Ouest du secteur se trouve la RD 170, longeant l'autoroute A20. Deux accès au site de Madrias existent le long de cette route départementale : un accès poids lourds et un accès VL (véhicule léger).

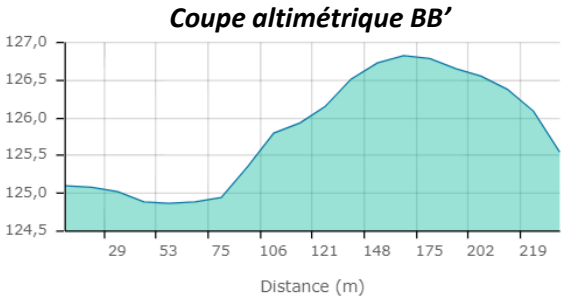
Vue sur les accès au site

La topographie

Le site Madrias est localisé en léger surplomb de l'autoroute A 20 et de la RD 170. La pente de l'unité foncière est douce, d'Ouest en Est (coupe AA'). Le secteur d'implantation du bâtiment est d'ailleurs relativement plat puisqu'une aire de stationnement a été réalisée. Du Nord au Sud (coupe B'B), la topographie varie peu, passant de 125 à 127 mètres sur une longueur de plus de 200 mètres.







Profil altimétrique du site d'extension de l'activité

Le paysage

Le terrain concerné par le projet de bâtiment et de parking est situé à l'Est du site de Madrias, en arrière des bâtiments (congèles) existants. Il est en partie artificialisé puisqu'une aire de stationnement existe actuellement. Seule la partie Nord, en prolongement de cette aire de stationnement n'est pas artificialisée. Il s'agit d'espaces enherbés sans vocation particulière. C'est cet espace qui est traversé par la conduite de gaz.

Urbanisation résidentielle mêlée à des espaces agricoles et boisés

Talus végétalisé et alignements d'arbres

Site d'implantation du bâtiment et du parking (espace enherbé)

Bâtiment d'activité et voie d'accès au site existants

Décomposition paysagère du secteur du projet et de son environnement proche

Le site est bordé à l'Est par un talus végétalisé, constitué d'une haie. Un alignement d'arbres (chênes) est également présent en arrière du talus. Ce talus permet de masquer la vue sur les bâtiments d'activités depuis les zones d'habitat voisines.

Vue sur la plateforme accueillant le projet de bâtiment

Au Nord du site, une haie et un alignement d'arbres constitue la limite de parcelle, créant une transition avec les espaces agricoles.

Vue sur la partie enherbée du site

Vue sur le talus végétalisé depuis la RD 57E

Des vues plus lointaines existent sur le site. Elles sont beaucoup plus dégagées depuis l'Ouest de la commune, que depuis la partie Est.

Vues lointaines sur le site du projet

1

Vue depuis la Route du Vergis

2

Vue depuis les Trinquilles à Saint-Viance

Vue depuis la Rue des Prés du Château (Bourg d'Ussac)

Occupation du sol et milieux naturels

Espaces urbanisés (bâtis, voies, stationnement, …)

Espaces enherbés sans vocation agricole

Espaces boisés

Espaces agricoles

Carte de l'occupation des sols du site et de ses abords

Le site est très fortement urbanisé que ce soit lié à l'activité économique sur le site, mais également par le développement des voies de communication, et l'urbanisation (habitat).

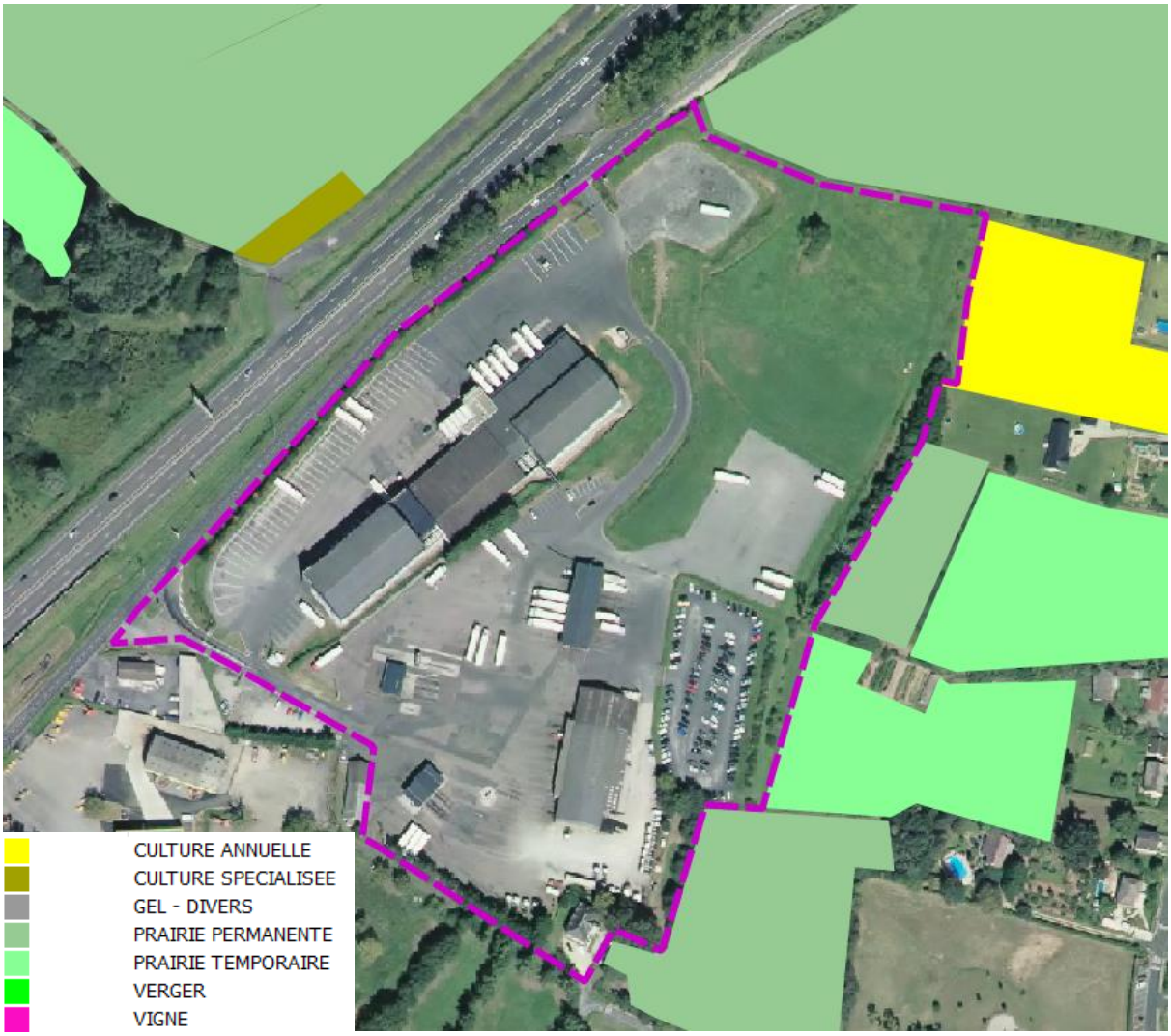
La partie enherbée concernée par le projet de développement de l'activité, est bien délimitée par le talus végétalisé en limite de propriété. Il est facilement observable et crée une transition paysagère entre l'activité de l'entreprise Madrias et les espaces résidentiels voisins. La haie plantée sur le talus doit d'ailleurs être prolongée vers le Nord afin de limiter les vues des bâtiments depuis les espaces habités, comme le montre la carte précédente.

On note la présence à proximité d'espaces agricoles interstitiels, qui sont généralement entretenus mais où la pratique agricole est difficile de par la superficie, la configuration des parcelles et la proximité des zones résidentielles.

D'une manière générale, on s'aperçoit que l'autoroute A20 qui passe à l'Ouest du secteur marque nettement la limite entre les espaces agricoles et naturels préservés (à l'Ouest) et les secteurs ayant connu un développement de l'urbanisation (à l'Est).

Agriculture

La zone de projet n'a pas de vocation agricole, s'agissant d'une réserve foncière de l'entreprise Madrias.



Contexte agricole autour du site du projet (source : étude révision générale PLU Ussac)

En revanche, autour du site, quelques espaces agricoles perdurent, en particulier des prairies (permanentes ou temporaires). L'espace identifié à l'Est, formant une bande tampon entre le site d'activités et les espaces résidentiels sera conservé en zone non bâtie. En effet, il permet de maintenir un espace de respiration entre l'habitat et l'activité, permettant de prévenir toute nuisance et conflit entre les deux. De plus, la révision générale du PLU, en cours d'étude, viendra maintenir cette bande de terrain non constructible, par un classement en zone N.

Environnement

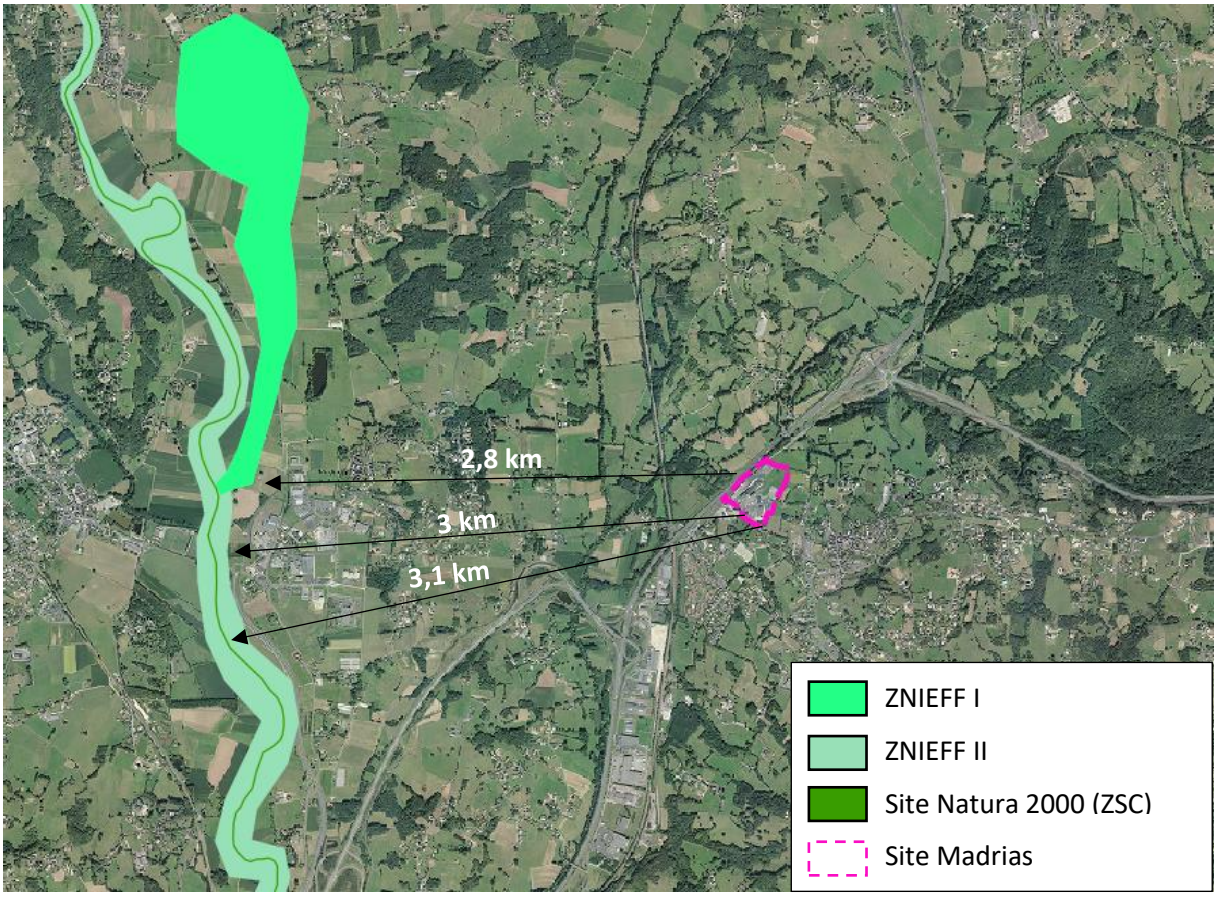
- ✓ **Périmètres existants**

Le secteur de projet n'est compris dans aucun périmètre de protection ni d'inventaires environnementaux.

Néanmoins, la commune est concernée par un site Natura 2000, la ZSC « Vallée de la Vézère d'Uzerche à la limite départementale 19/24 » qui concerne le cours de la Vézère à l'extrême Sud-Ouest du territoire communal. Elle représente sur Ussac 0,3 hectare soit 2,8% de la superficie de la commune.

Une ZNIEFF reprenant globalement le tracé du site Natura 2000 est également présente sur le territoire communal. La ZNIEFF de type II « Vallée de la Vézère d'Uzerche à la limite départementale » représente une surface de 13.29 ha sur Ussac (soit moins de 1% de sa surface totale). La commune ne comporte pas de ZNIEFF de type I.

Aucun périmètre d'arrêté de protection de biotope n'est présent sur le territoire communal. Le plus proche est situé à 9 km au Sud (Vallée de la Couze et de la Côte Pelée).



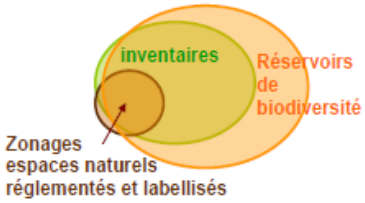
Situation du secteur de projet vis-à-vis des périmètres de protection ou d'inventaire environnementaux

✓ **<u>Analyse du site au regard de la TVB communale</u>**

La Trame Verte et Bleue communale présentée ici est celle élaborée dans le cadre de la révision du PLU d'Ussac (été 2018).

- *Définition*

La Trame verte et bleue (TVB) est un réseau écologique formé de continuités écologiques terrestres (composante verte) et aquatiques (composante bleue). Elle est constituée d'un ensemble de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques.



Trame verte et bleue

=

Réservoirs de biodiversité

(Zones vitales, riches en biodiversité, où les individus peuvent réaliser l'ensemble de leur cycle de vie)

+

Corridors écologiques

(Voies de déplacement empruntées par la faune et la flore qui relient les réservoirs de biodiversité)

=

Ensemble de continuités écologiques

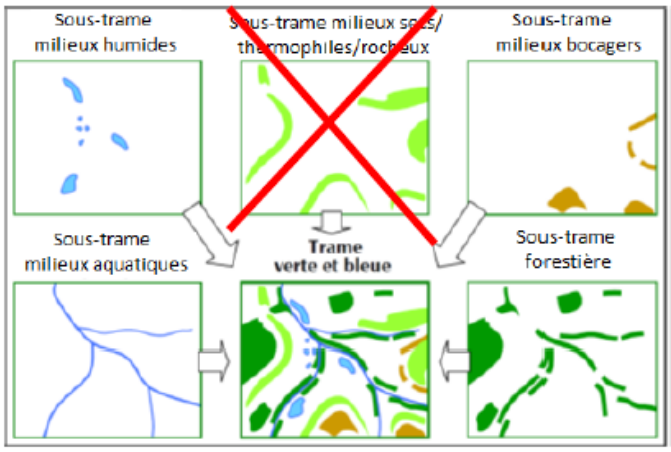
(Forestières, littorales, aquatiques, bocagères, prairiales…)

Les réservoirs de biodiversité sont des « cœurs de nature » où la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée. Les conditions indispensables à son maintien et à son fonctionnement sont réunies. Une espèce peut y exercer l'ensemble de son cycle de vie : alimentation, reproduction, repos. Ce sont soit des réservoirs biologiques à partir desquels des individus d'espèces présentes dispersent, soit des espaces rassemblant des milieux de grand intérêt.

Le terme de corridor écologique désigne l'élément de connexion entre deux réservoirs de biodiversité. Les corridors écologiques passent par des zones relais (appelées aussi « milieux supports »), de même nature que les réservoirs de biodiversité mais moins riches en biodiversité. Toutes les zones relais ne peuvent pas être qualifiées de corridors écologiques (notamment pour la trame verte), il s'agit d'identifier des zones de passages préférentielles entre les réservoirs de biodiversité.

La variabilité des enjeux écologiques et des territoires peut conduire à décomposer ce réseau écologique en sous-trames : ensembles d'espaces constitués par un même type de milieu, identifiés à partir de l'occupation des sols ou d'une cartographie de végétation, et répondant aux besoins d'un groupe d'espèces : sous-trame de milieux aquatiques, de milieux forestiers, de prairies sèches, de zones agricoles extensives, de milieux rocheux, etc.

Pour la commune d'Ussac, la TVB a été définie à partir de documents de planification existants et d'analyses de terrain. Ainsi, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique Limousin et ses sous-trames ont servi de base à la déclinaison communale de la TVB tout comme le SCOT Sud Corrèze.



Sous-trames utilisées pour la définition de la TVB de la commune

Les sous-trames « milieux humides » et « milieux aquatiques » composent la Trame bleue et, les sous-trames « milieux bocagers » et « forestière (milieux boisés) » composent la Trame verte.

Cartographie de la TVB de la commune (cf page suivante)

- *Le site de projet et la Trame verte*

Le site du projet n'est constitué d'aucun élément lié à la trame verte. En effet, la plateforme de stationnement ainsi que la zone enherbée n'ont pas été identifiés comme corridor écologique ni réservoir de biodiversité. Néanmoins, la limite Nord de l'unité foncière du site de Madrias est bordée par une haie constitutive de la sous-trame des milieux bocagers. Elle est d'ailleurs considérée comme une zone relais linéaire. La parcelle agricole au Nord du site est concernée par un réseau de haies.

Remarque *: Sont désignées sous cette dénomination les parcelles agricoles (prairies, cultures...) accompagnées d'un réseau de structures végétales arbustives, arborées ou buissonnantes plus ou moins dense (haie, bosquet et boqueteau, alignement d'arbres...). Cet ensemble forme véritablement une mosaïque paysagère. Le bocage étant déjà un réseau, il est difficile de définir en son sein des espaces réservoirs et des espaces corridors, chaque espace (haie, prairie, bosquets…) pouvant jouer les deux rôles. On parle donc ici de zones relais.*

Au niveau du site du projet, l'urbanisation importante fait que les espaces non artificialisés n'ont pas de rôle écologique. Les éléments les plus importants pour la trame verte sont les haies présentes au Nord du site dont celle bordant l'unité foncière de l'entreprise Madrias.

- *Le site de projet et la Trame bleue*

Aucun élément associé à la trame bleue n'est identifié sur le site. L'élément le plus proche est situé au Sud de la zone des Lavauds. Il s'agit du cours d'eau de la Pourette, identifié comme réservoir de biodiversité lié au milieu aquatique. Elle traverse le complexe sportif communal.

A l'Est, de l'autre côté de l'axe de l'A20, des secteurs humides ont été identifiés. Néanmoins, l'autoroute, de par son impact en termes de circulation et de largeur d'artificialisation du sol, est considérée comme un obstacle important aux circulations écologiques de la commune. Ainsi, le site de projet n'est en lien avec aucun élément de la trame bleue présent de l'autre côté de l'A20.

Au niveau du site du projet, l'urbanisation importante et l'absence d'éléments humides (cours d'eau, prairie, …) font que cet espace n'a aucun rôle dans la constitution de la trame bleue communale.

Ce qu'il faut retenir du chapitre : Le site du projet n'est pas concerné par un quelconque élément associé à la Trame Verte et Bleue communale. Néanmoins, aux abords du site, on note la présence d'un réseau de haie sur la limite nord de l'unité foncière notamment, qu'il conviendra de maintenir.

L'entreprise Madrias viendra prolonger la plantation du talus avec une haie qui viendra agrémenter l'intégration paysagère du nouveau bâtiment et du stationnement qui seront créés. Ainsi, le bâtiment sera très peu observable depuis l'axe de l'A20 et de la RD 170 et totalement dissimulé depuis les zones résidentiels en arrière du site d'activité.

3.1.3 Servitudes et contraintes du site

En terme de servitudes d'utilités publiques

Seule une servitude d'utilité publique concerne le site du projet. Il s'agit de la servitude I3 du fait d'une canalisation de gaz haute pression gérée par GRT/Gaz.

Celle-ci traverse le site Madrias au Nord, en traversant d'ailleurs l'espace enherbé concerné par le projet de stationnement.

L'implantation du futur bâtiment sur la plateforme de stationnement s'explique donc ainsi. Le déplacement de la canalisation ayant un coût financier important, la réalisation du bâtiment en extension du bâtiment principal est impossible.

Elle n'empêchera pas pour autant la réalisation de stationnement à terme sur la partie enherbée au Nord. En effet, il est possible de prévoir des dalles de répartition sur l'aire de stationnement afin de pouvoir supporter le déplacement des véhicules, notamment des poids lourds, sans risque pour la canalisation.

Plan de localisation de la conduite de gaz (servitude I3) sur le site de Madrias (source : GRT Gaz)

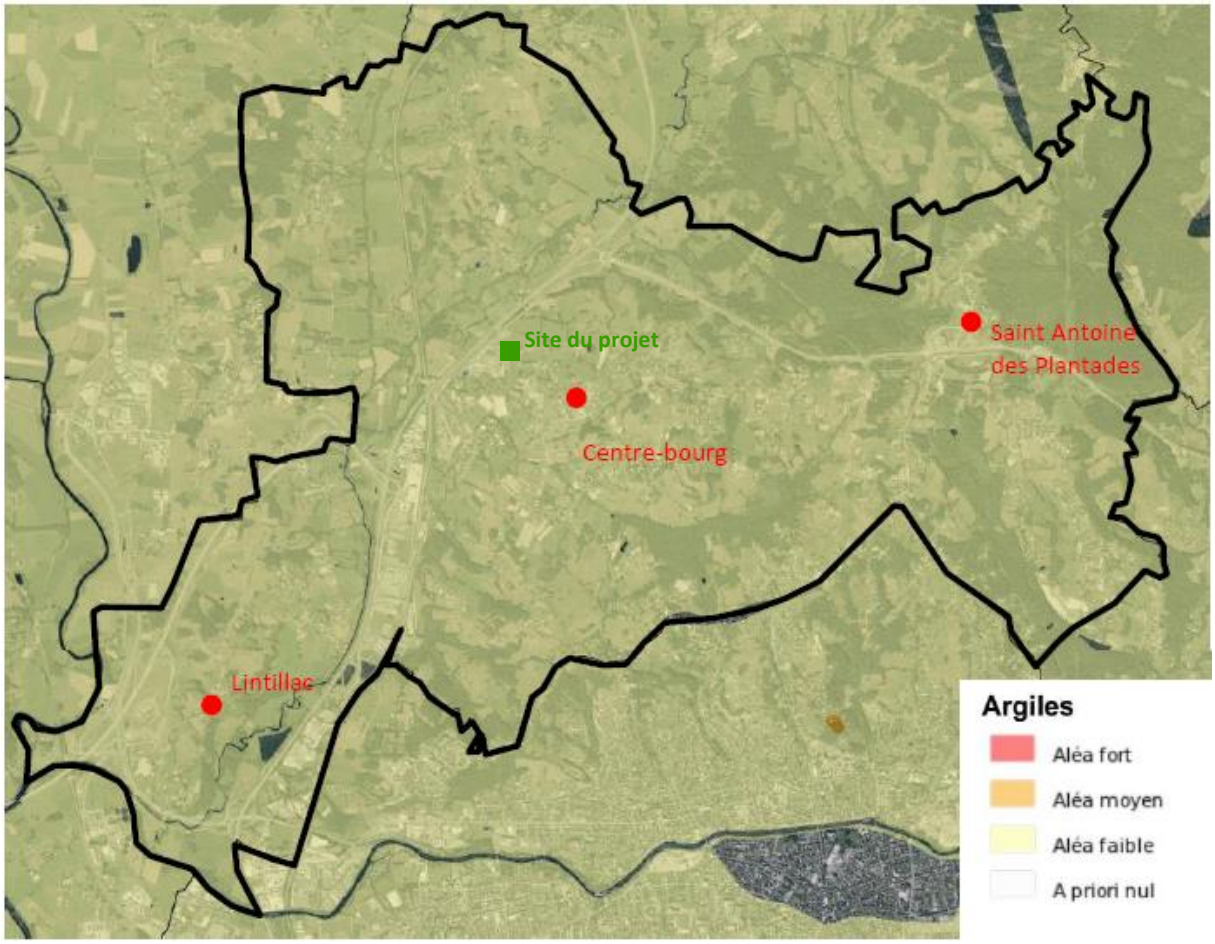
En terme de risques naturels et technologiques

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM), dont la démarche a été conduite par la Préfecture de Corrèze, a été arrêté le 14 Octobre 2005 et remis à jour le 17 janvier 2018. Celui-ci recense deux risques majeurs sur la commune d'Ussac.

En effet, elle est concernée par le PPRi de la Vézère approuvée le 29 août 2002 et par le PPRi Corrèze et affluents bassin de Brive approuvé le 29 janvier 2019.

Concernant les mouvements de terrain, la commune d'Ussac n'est pas couverte par un plan de prévention du risque mouvement de terrain mais est concernée par l'étude « Geodes » de novembre 2002 de l'aléa mouvements de terrain dans le sud de la Corrèze. Cette étude met en évidence la présence d'une zone de glissement profond sur le secteur de la Boulie. Il est important de préserver ce versant de toute nouvelle urbanisation ainsi qu'en retrait du talus de glissement.

Enfin, le territoire d'Ussac est concerné par des secteurs en aléa faible, sur sa quasi-totalité. Toute occupation et utilisation du sol doit tenir compte de son exposition à cet aléa par la mise en œuvre de règles constructives adaptées.



Cartographie des aléas retrait-gonflement des argiles (source : georisques.gouv.fr)

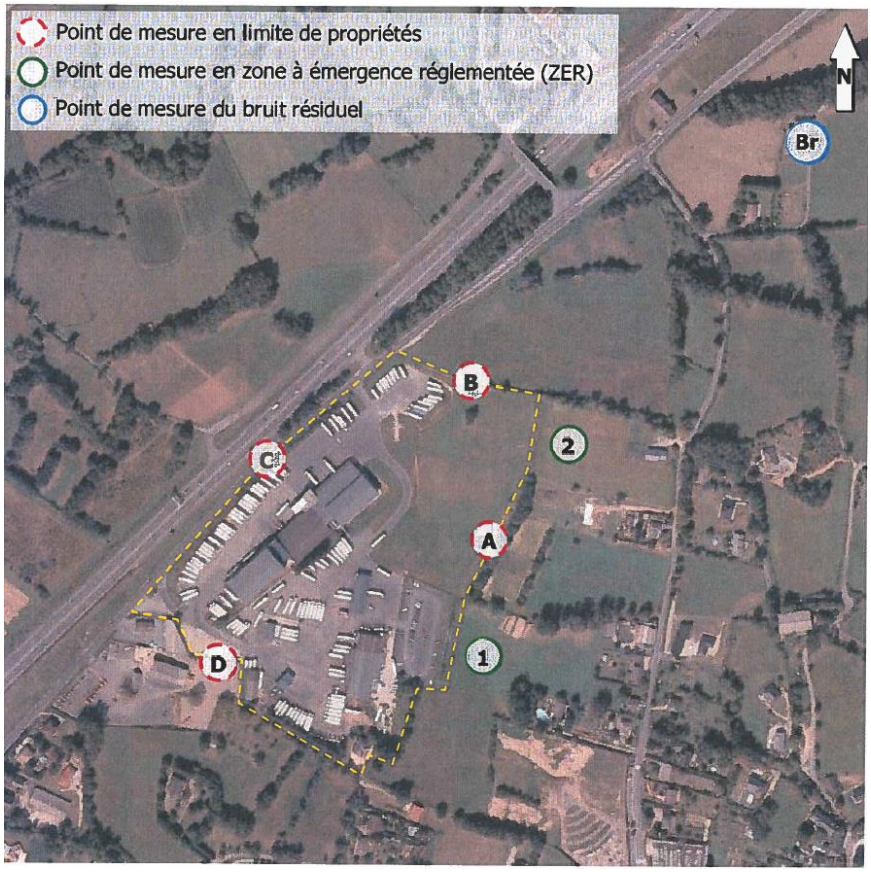
Aucun risque naturel ne concerne le site du projet.

L'entreprise Madrias est par contre identifiée comme Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Il s'agit d'une identification des exploitations industrielles ou agricoles qui seraient susceptibles de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou des nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains. L'entreprise Madrias est soumise à autorisation.

En terme de nuisances

L'entreprise Madrias est identifiée en tant qu'ICPE. A ce titre, elle est susceptible d'émettre des nuisances notamment sonores, du fait de la présence de navettes transporteuses de remorques, des ventilateurs des aérocondenseurs des groupes froids pour les entrepôts frigorifiques et de la circulation des camions.

Une étude acoustique a été réalisée sur le site de l'entreprise en avril 2013 par le bureau d'études Orféa, dans le cadre d'une certification ISO 14001 (certification obtenue en septembre 2013). Des points de mesure ont été enregistrés à différents endroits du site.



Localisation des emplacements des mesures sonores (source : étude acoustique Orféa)

Période	Point	Indicateur retenu	Bruit ambiant dB(A)	Bruit résiduel dB(A)	Emergence dB(A)	Seuil réglementaire dB(A)	Conformité
Semaine	ZER 1	L_{Aeq}	45.5	46.0	-	5.0	OUI
	ZER 2	L_{Aeq}	46.0	46.0	0.0	5.0	OUI
Week-end	ZER 1	L_{Aeq}	50.0	45.0	5.0	5.0	OUI
	ZER 2	L_{Aeq}	50.0	45.0	5.0	5.0	OUI

Résultats des mesures diurnes en ZER

Quel que soit les points de mesures, aucun dépassement des valeurs réglementaires n'a été constaté en Zone à Emergence Réglementée (ZER).

Période	Point	Indicateur retenu	Niveau sonore dB(A)	Seuil réglementaire dB(A)	Conformité
Semaine	LP A	L_{Aeq}	43.0	70.0	OUI
	LP B	L_{Aeq}	60.0		OUI
	LP C	L_{Aeq}	**72.5**		OUI
	LP D	L_{Aeq}	64.5		OUI
Week-end	LP A	L_{Aeq}	47.0		OUI
	LP B	L_{Aeq}	62.5		OUI
	LP C	L_{Aeq}	**71.5**		OUI
	LP D	L_{Aeq}	64.5		OUI

Résultats des mesures diurnes en limites de propriété

Les dépassements constatés concernent uniquement le point de mesure LP C situé en bordure d'autoroute A20 : les niveaux de bruit sont liés à la circulation autoroutière et non à l'activité de la société Madrias.

Ainsi, aucune non-conformité due à l'activité de l'entreprise TRM n'a été détectée sur le site en journée.

Période	Point	Indicateur retenu	Bruit ambiant dB(A)	Bruit résiduel dB(A)	Emergence dB(A)	Seuil réglementaire dB(A)	Conformité
Semaine	ZER 1	L_{Aeq}	44.0	42.5	1.5	4.0	OUI
	ZER 2	L_{Aeq}	40.0	42.5	-	4.0	OUI
Week-end	ZER 1	L_{Aeq}	47.5	44.5	3.0	3.0	OUI
	ZER 2	L_{Aeq}	48.0	44.5	**3.5**	3.0	OUI

Résultats des mesures nocturnes et weekend en ZER

On constate ici pour la période weekend un dépassement de l'émergence réglementaire au point ZER 2. Cela s'explique par un pic de fréquentation de l'autoroute A20 le dimanche vers 19h.

Période	Point	Indicateur retenu	Niveau sonore dB(A)	Seuil réglementaire dB(A)	Conformité
Semaine	LP A	L_{Aeq}	39.0	60.0	OUI
	LP B	L_{Aeq}	52.5		OUI
	LP C	L_{Aeq}	**67.5**		OUI
	LP D	L_{Aeq}	**62.5**		OUI
Week-end	LP A	L_{Aeq}	44.0		OUI
	LP B	L_{Aeq}	58.5		OUI
	LP C	L_{Aeq}	**67.5**		OUI
	LP D	L_{Aeq}	**62.5**		OUI

Résultats des mesures nocturnes et weekend en limites de propriété

Les dépassements constatés concernent exclusivement les points de mesure LP C et LP D situés en bordure d'autoroute : les niveaux de bruit mesurés sont liés à la circulation routière et non à l'activité de la société TRM.

Pour les périodes nocturnes et dimanche, les seuls dépassements des valeurs réglementaires constatés en limite de propriétés concernent les points de mesure LP C et LP D. les niveaux sonores sont cependant imputables à l'autoroute A 20 et non à l'entreprise TRM.

De même le constat de dépassement en ZER au point de mesure ZER 2 est dû à l'augmentation du trafic routier sur l'A20 en début de soirée le dimanche.

Le projet de bâtiment et de déplacement du stationnement n'aura pas pour conséquence d'augmenter ces nuisances sonores vis-à-vis des riverains. En effet, le bâtiment sera équipé d'une production de froid en sous-sol sous le SAS de production, comme pour la plateforme viandes voisine, afin de ne pas générer de nuisances.

De plus, le condenseur sera sur la face avant abrité par le bardage de la congèle avec un mur anti-bruit côté Sud.

Enfin, le stationnement réalisé dans la continuité du bâtiment au Nord, sera exclusivement réservé aux véhicules vides ou sans groupes frigorifiques, permettant ainsi de limiter les émissions sonores. En effet, le stationnement des véhicules frigorifiques sera maintenu sur le parking longeant la RD 170, où les nuisances sonores générées par l'A20 sont les plus fortes.

Ce qu'il faut retenir du chapitre : Les nuisances sonores générées sur le site de l'entreprise Madrias sont imputables à la circulation sur l'axe de l'A20 comme l'a démontré cette étude. Ainsi, l'entreprise en elle-même ne dégage pas de bruits supérieurs aux valeurs réglementaires.

Le projet de bâtiment n'engendrera également pas de nuisances supplémentaires puiqu'il sera équipé d'un système de production de froid en sous-sol et le condenseur sera situé sur la façade opposée à celle des maisons d'habitation.

Enfin, le talus couplé à la haie végétalisée sont également des aménagements favorables à la rupture du bruit en direction des zones habitées.

3.1.4 La desserte par les réseaux

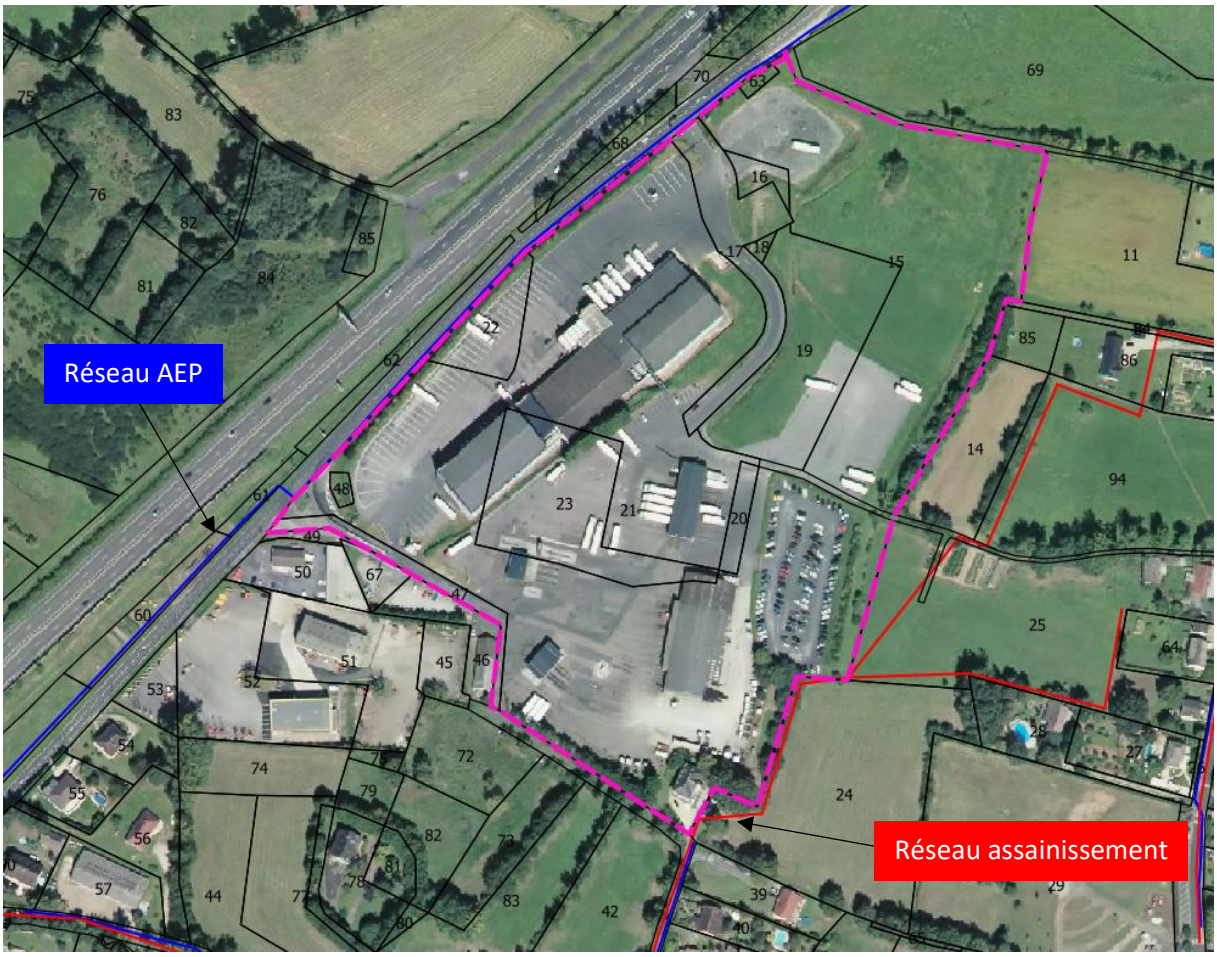
Le réseau d'eau potable

Le secteur concerné par le projet, fait l'objet d'un ensemble urbain composé à ce jour d'activités et de zones d'habitat, qui sont alimentées par un réseau principal passant le long de la RD 170, via une canalisation en PVC, d'une largeur de 110 mm.

Le réseau d'eaux usées

Le site de l'entreprise TRM est desservi par le réseau d'assainissement collectif, situé à l'Est de l'unité foncière au droit de la parcelle CH 21. La canalisation est suffisamment dimensionnée, en PVC de 160 mm de largeur.

Le réseau d'Ussac est raccordé à la station d'épuration de Saint-Pantaléon-de-Larche d'une capacité de 250 000 EH (Equivalent Habitant). Sa filière de traitement est de type boue activée avec aération prolongée. La charge maximale actuelle en entrée de station est de 180 680 EH. Elle est conforme en équipement et performance pour l'année 2017.



Plan des réseaux d'eau potable et d'assainissement collectif aux abords du site de la société TRM

Le réseau d'eaux pluviales

L'entreprise Madrias dispose d'un réseau de traitement des eaux pluviales sur le site. Celui-ci est équipé notamment d'une noue, longeant la voie d'accès au site. Une seconde noue récupère les eaux de la partie actuellement enherbée. Un dessableur-dégraisseur existe sur le réseau et permet ainsi un rejet des eaux pluviales non polluées dans le réseau public, situé le long de la RD 170.

La gestion des eaux pluviales a été intégrée dans la réalisation des futurs parkings, qui seront munis de filtres à hydrocarbures. Ainsi, l'imperméabilisation des sols et le risque de pollution des eaux pluviales sont traités dans le cadre de ce projet.

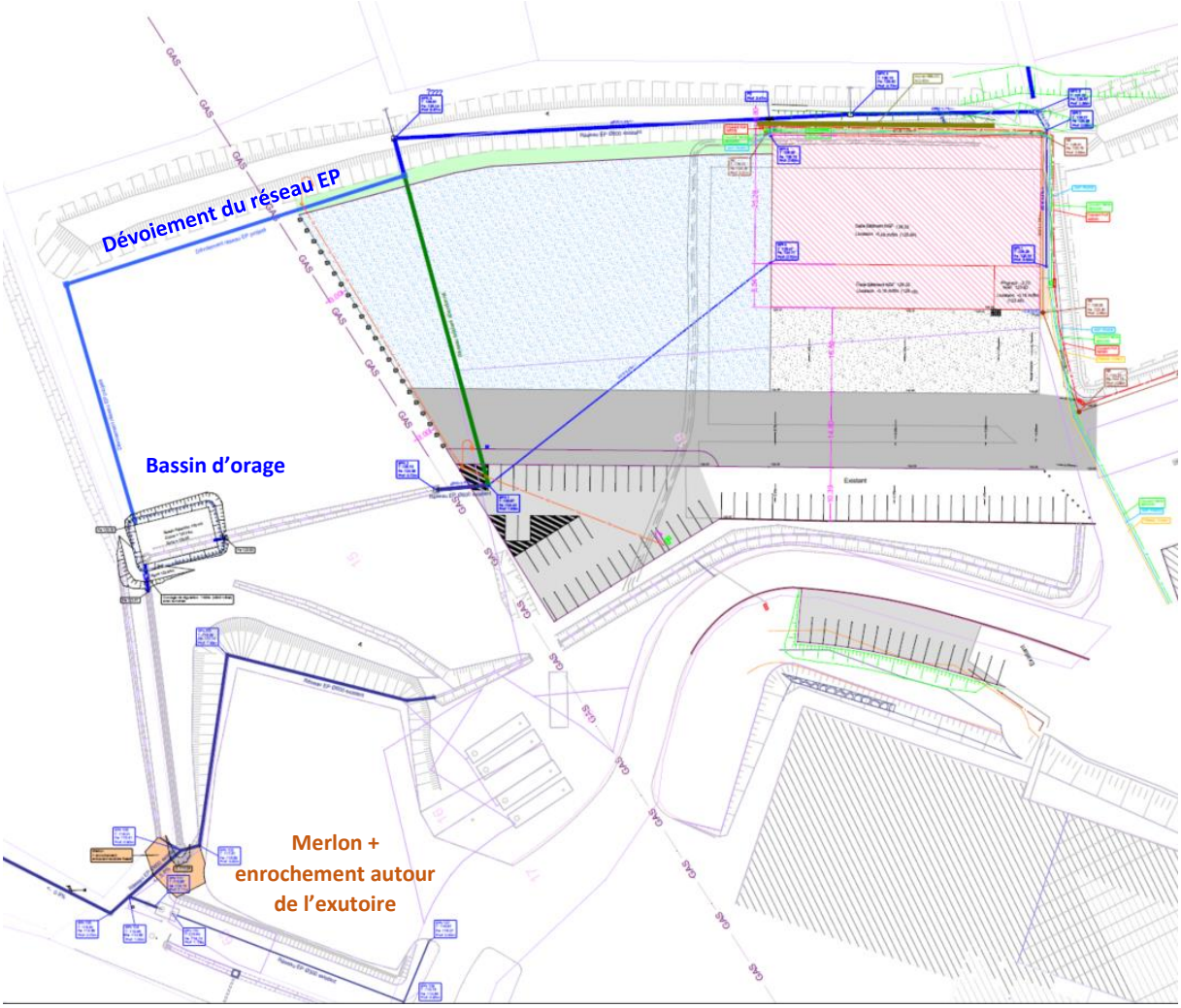
Le projet de bâtiment quant à lui viendra traiter les eaux pluviales par infiltration, par l'intermédiaire d'une noue.

Vue sur les noues existant sur le site

L'entreprise TRM a également réalisé une étude hydraulique démontrant que pour les pluies décennales, le débit d'écoulement est de 149 l/s. Le projet de d'aménagement qui sera réalisé entrainera un débit d'écoulement de 316 l/s, le projet de bâtiment se trouvant déjà sur une zone étanche.

Aucune exigence en matière de débit de fuite n'a été référencée sur la zone concernée. Néanmoins, l'entreprise en charge de la réalisation des travaux préconisent qu'un bassin d'orage de 100 m^3 soit aménagé, de telle sorte que l'augmentation des surfaces imperméabilisées n'ait aucune influence sur le réseau pluvial, notamment le réseau situé le long de la RD 170. Ce bassin permettra entre autre de récupérer les eaux arrivant du dévoiement du réseau d'eau potable qui passera en amont du terrain. Il sera également agrémenté d'un ouvrage de régulation avec surverse.

Enfin, un merlon avec enrochement bétonné sera créé autour de l'exutoire avant rejet dans le domaine public.



Plan des aménagements eaux pluviales réalisées dans le cadre de l'aménagement de l'entreprise TRM (source : SIORAT)

Le réseau d'électricité

La zone est déjà raccordée au réseau électrique.

La voirie

Le secteur est déjà accessible que ce soit depuis la RD 170 mais également dans le site, où un réseau de voie existe pour relier les différents bâtiments. Il n'y aura pas de création de nouveaux accès sur la route départementale.

3.2 Analyse des impacts sur l'environnement au regard de la définition du projet

Le projet de bâtiment représentera une emprise au sol de l'ordre de 1 494 m².

A cette surface bâtie va s'ajouter la surface des futurs parkings qui seront réalisés en continuité au Nord du bâtiment. Elle représentera environ 4 000 m² composés :

- D'un parking pour véhicules légers d'une vingtaine de places ;
- D'un parking pour les poids lourds jusqu'à la conduite de gaz.

3.2.1 Les enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux en présence concernent :

- L'imperméabilisation des sols ;
- Le transfert de polluants (eaux pluviales notamment) du site vers le réseau public ;
- L'altération du paysage avec l'implantation d'un bâtiment d'activité ;
- L'augmentation des nuisances sonores.

3.2.2 Ce que prévoit le projet en matière d'environnement

Le développement de l'urbanisation sur le secteur ne constituera pas une consommation d'espace excessive dans la mesure où le projet de développement de la société TRM concerne environ 5 500 m². Cet espace est déjà en partie artificialisé puisque le bâtiment multi-activités va être implanté sur le parking poids lourds existant.

De plus, l'espace enherbé au Nord qui accueillera un nouvel espace de stationnement VL ainsi que l'aire de stationnement poids lourds déplacée, ne constitue pas un espace naturel ni agricole.

Cette imperméabilisation du sol sera compensée par l'extension du réseau d'eau pluvial déjà présent sur le site. D'ailleurs, un dessableur-dégraisseur existe sur le réseau du site et permet ainsi un rejet des eaux pluviales de qualité dans le réseau public. Les futurs parkings seront également munis de filtres à hydrocarbures. Concernant le bâtiment, il sera muni d'un système de traitement des eaux pluviales par une noue d'infiltration. Un bassin d'orage ainsi qu'un merlon avec enrochement en aval du réseau permettront de contrôler le rejet sur le réseau public départemental. Ainsi, l'imperméabilisation des sols et le risque de pollution des eaux pluviales sont traités dans le cadre de ce projet.

L'implantation d'un nouveau bâtiment, en arrière des bâtiments existants et du site n'aura pas d'impact visuel majeur. En effet, l'analyse paysagère par photo-reportage *(cf page 27)* indique une quasi absence de cet espace sur les vues depuis le domaine public proche et lointain.

La haie présente sur le talus végétalisé situé en limite séparative, entre l'unité foncière de l'activité et les espaces résidentiels voisins sera prolongée le long du futur parking poids lourds afin de masquer la vue sur cet espace.

Enfin, les nuisances sonores ne sont pas amplifiées par ce projet. En effet, le parking réalisé ne sera destiné qu'au stationnement des véhicules frigorifiques vides ou des véhicules transportant du sec. Le bâtiment sera équipé d'une production de froid en sous-sol sous le SAS de production afin de ne pas générer de nuisances.

De plus, le condenseur sera sur la face avant abrité par le bardage de la congèle avec un mur anti-bruit côté Sud. Il ne donnera donc pas du côté des habitations.

3.2.3 Les impacts du projet sur l'environnement

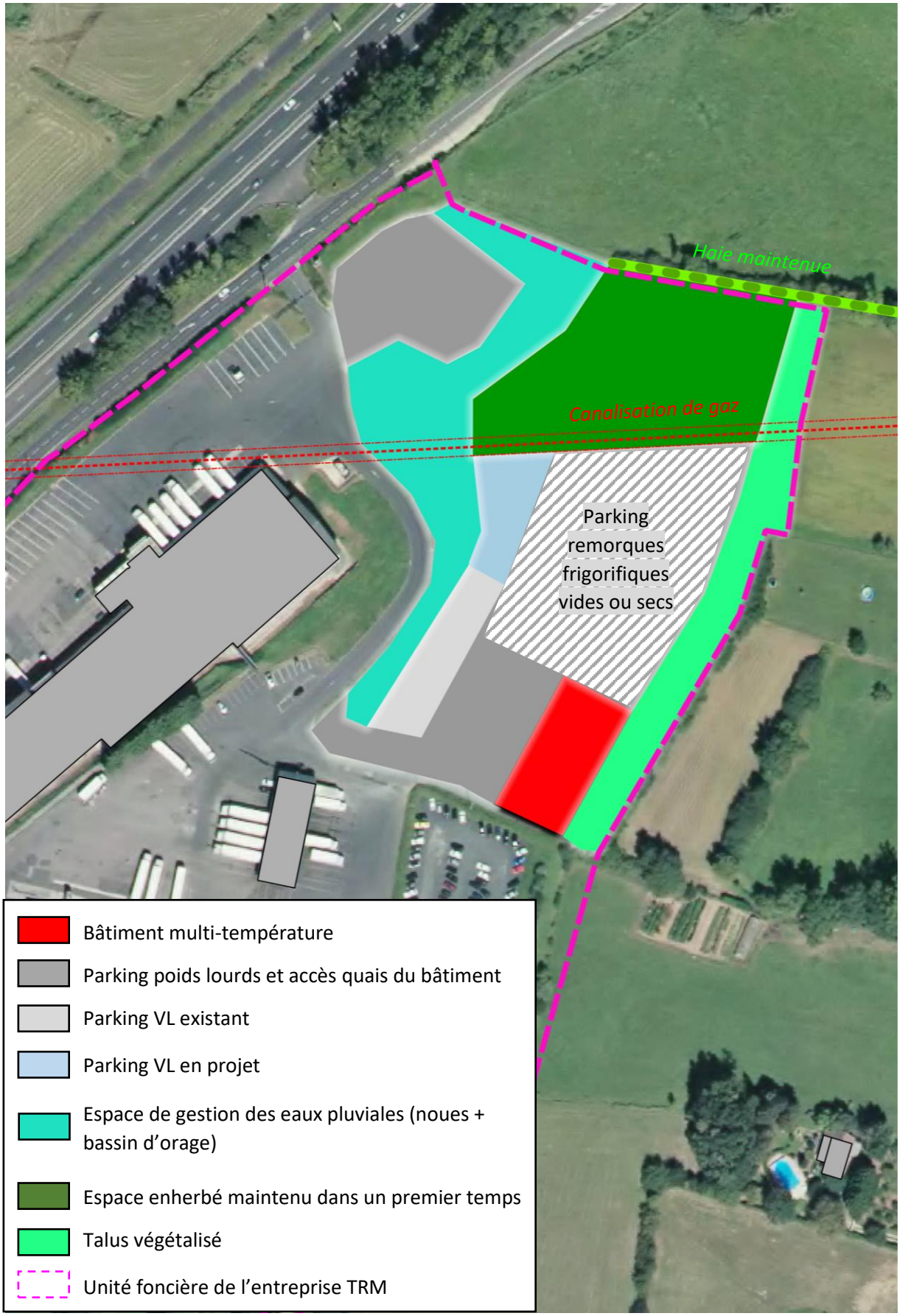
Le projet n'impactera pas les milieux naturels présent sur le territoire communal. L'analyse du projet vis-à-vis de la trame verte et bleue locale a conclu à une absence d'incidences.

Il s'agira néanmoins d'être vigilant au maintien de la haie constituant la limite nord de l'unité foncière, identifiée comme une zone relais de la sous-trame bocagère.

Le bâtiment sera localisé à proximité des bâtiments existants et le stationnement a été défini en fonction des besoins de l'entreprise. L'organisation du développement futur du site TRM d'Ussac est en phase avec les objectifs d'optimisation de consommation des espaces non bâtis.

Ce qu'il faut retenir du chapitre : Ce secteur présente donc très peu d'enjeux environnementaux et se situe hors de tout périmètre d'inventaire et de protection environnemental. Sa localisation et les aménagements prévues n'impacteront pas la Trame Verte et bleue.

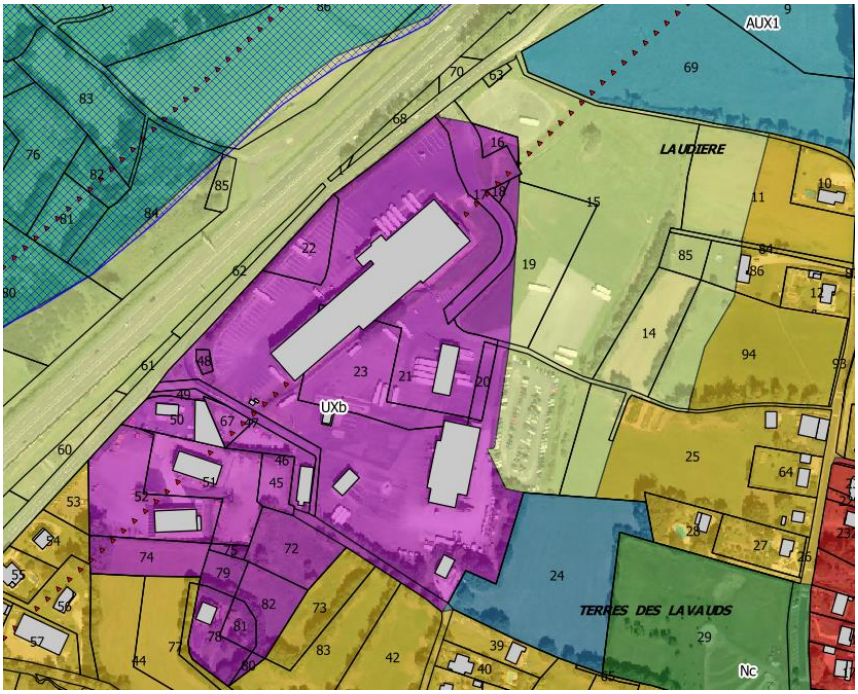
Schéma d'implantation du projet de l'entreprise Madrias (cf page suivante)


Haie maintenue
Canalisation de gaz
Parking remorques frigorifiques vides ou secs
Bâtiment multi-température
Parking poids lourds et accès quais du bâtiment
Parking VL existant
Parking VL en projet
Espace de gestion des eaux pluviales (noues + bassin d'orage)
Espace enherbé maintenu dans un premier temps
Talus végétalisé
Unité foncière de l'entreprise TRM

4 Incidence du projet sur les éléments du PLU

Compte tenu de l'absence d'enjeux écologiques présents sur l'unité foncière de la société TRM, il est proposé de reclasser l'intégralité du site en zone UXb afin que l'entreprise puisse mener le présent projet de développement à terme mais également d'anticiper son développement à moyen/long terme sur les terrains composant sa propriété.

Evolution du plan du PLU

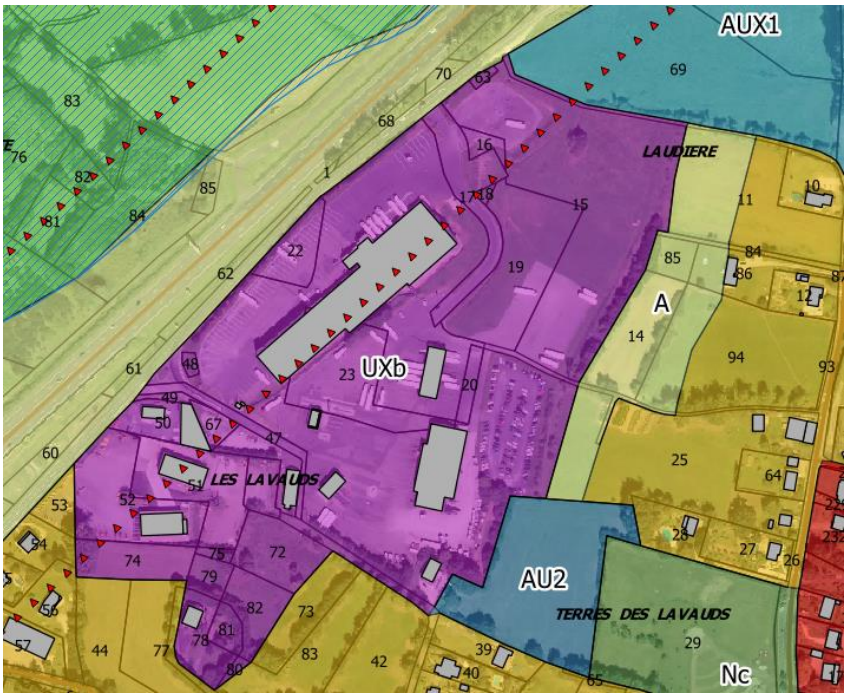


Extrait du PLU avant mise en compatibilité

Bilan évolution zonage PLU :

Zone A : -2,8 hectares

Zone UXb : +2,8 hectares



Extrait du PLU après mise en compatibilité

5 CONCLUSION

La présence déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU d'Ussac n'a pas d'incidences notables sur les milieux naturels et agricoles de la commune.

De plus, cette évolution du PLU permet la réalisation d'un projet économique concentrant des enjeux importants en terme d'emploi sur le Bassin de Brive. Cette évolution n'engendre qu'une modification du zonage : la zone UXb augmente de 7,7 à 10,5 hectares (soit + 2,8 hectares). Seule l'unité foncière de la société TRM a été inscrite dans cette zone, en partie artificialisée (présence de parking). Cela permettra la réalisation du bâtiment multi-température et de stationnement. Elle permettra également l'optimisation du développement de l'activité de la société sur la totalité de l'unité foncière, en intégrant bien entendu les problématiques liées aux servitudes existantes (servitude I3 générée par la conduite de gaz).

L'insertion du bâtiment sur le site n'aura pas d'incidences sur les paysages, ce secteur n'étant pas visible depuis la RD 170 ou même depuis des emplacements plus lointains, comme on a pu le voir sur les différentes vues. Les règles de volumes et d'aspect extérieur de la construction applicables au futur bâtiment seront celles du règlement du PLU actuel. La haie sur le talus végétalisé sera prolongée sur toute la longueur de la limite séparative Est afin que les futurs aménagements ne soient pas visibles depuis les espaces d'habitat. De plus, la haie en limite nord sera maintenue en l'état.

Groupe
DEJANTE
INFRA