

**Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Nouvelle-Aquitaine relatif à un projet de boucle multimodale
d'accès aux deux rives de la Dordogne (24)**

n°MRAe 2024APNA104

dossier P-2024-15594

Localisation du projet : Beynac et Cazenac, Castelnaud-la-Chapelle, Saint-Vincent-de-Cosse, Vézac
Maître d'ouvrage : Conseil départemental de la Dordogne
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : Préfet de la Dordogne
En date du : 07/03/2024
Dans le cadre des procédures : Autorisation environnementale, DUP, permis d'aménager et mise en compatibilité du PLUi
L'Agence régionale de santé et le préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

Préambule.

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

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.

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

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

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

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu le 29 mai 2024 par délibération de la commission collégiale de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Ont participé et délibéré : Freddie-Jeanne RICHARD, Annick BONNEVILLE, Didier BUREAU, Pierre LEVAVASSEUR, Cyril GOMEL, Jérôme WABINSKI, Cédric GHESQUIERES.

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

Étaient absents/excusés : Jessica MAKOWIAK, Elise VILLENEUVE, Patrice GUYOT, Raynald Vallée.

I - Le projet et son contexte

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur un projet de création "d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au coeur du Triangle d'or les Milandes-Castelnaud la Chapelle-Marqueyssac-Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées". Ce projet sera plus simplement intitulé "**Boucle des deux rives**" dans la suite de l'avis.

Ce projet d'ensemble fait suite au précédent **projet de déviation de Beynac** ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2001 et d'une procédure d'autorisation environnementale assortie d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées au cours des années 2017 et 2018. À cette occasion, le projet a fait l'objet d'un avis¹ de l'Autorité environnementale par le Préfet de région le 27 mars 2017.

Le projet de déviation du bourg de Beynac a soulevé des débats très intenses à l'occasion de l'enquête publique liée à l'autorisation environnementale. Une mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable a alors établi en octobre 2017 un rapport² valant expertise du projet, sur demande du Ministre de la transition écologique et solidaire. Ce rapport relevait la qualité du dossier d'étude d'impact mais invitait le Conseil départemental à se questionner sur l'opportunité du projet compte tenu notamment des effets de travaux réalisés entre 2015 et 2017 (aménagement piétons et élargissement de la route au niveau de la traversée de Beynac).

L'autorisation environnementale du projet de déviation de Beynac a été prononcée par arrêté préfectoral du 29 janvier 2018. Cette autorisation a été suspendue par le Conseil d'État le 28 décembre 2018³, estimant que le projet ne répondait pas à une raison impérative d'intérêt public majeur⁴ au regard des bénéfices attendus en matière de fluidité et de sécurité de la circulation et eu égard aux travaux déjà réalisés dans la traversée de la commune.

Le Tribunal administratif de Bordeaux, le 9 avril 2019, puis la Cour administrative d'Appel, le 10 décembre 2019, ont annulé l'arrêté d'autorisation des travaux du 29 janvier 2018 et enjoint le Département de démolir les éléments de construction déjà réalisés et de remettre les lieux dans leur état avant réalisation des travaux.

Par délibération du 3 février 2023, le Conseil départemental de la Dordogne a approuvé les principes d'un nouveau projet d'aménagement (« boucle des deux rives ») comprenant le projet initial de la déviation de Beynac, des aménagements complémentaires en faveur du développement des modes alternatifs à la voiture (train, vélos, marche) et la mise en place d'un plan de circulation.

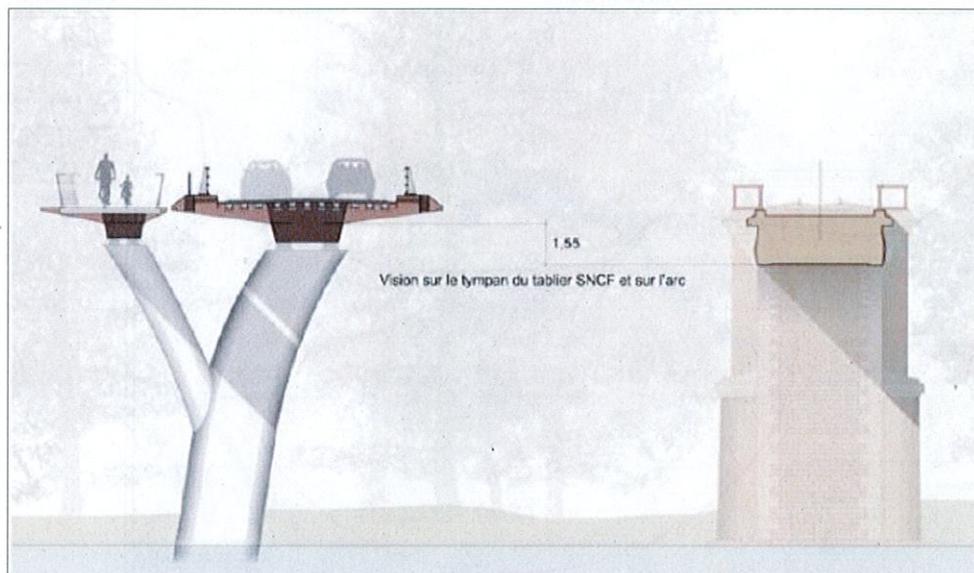
Le plan de situation du projet est présenté ci-après.

1 https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/p_2017_4391_a.pdf

2 <https://igedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/notice?id=Affaires-0010580>

3 <https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000037882308>

4 Condition notamment nécessaire pour obtenir une dérogation à l'interdiction de destructions d'espèces protégées



Coupe sur ouvrage - extrait dossier DUP

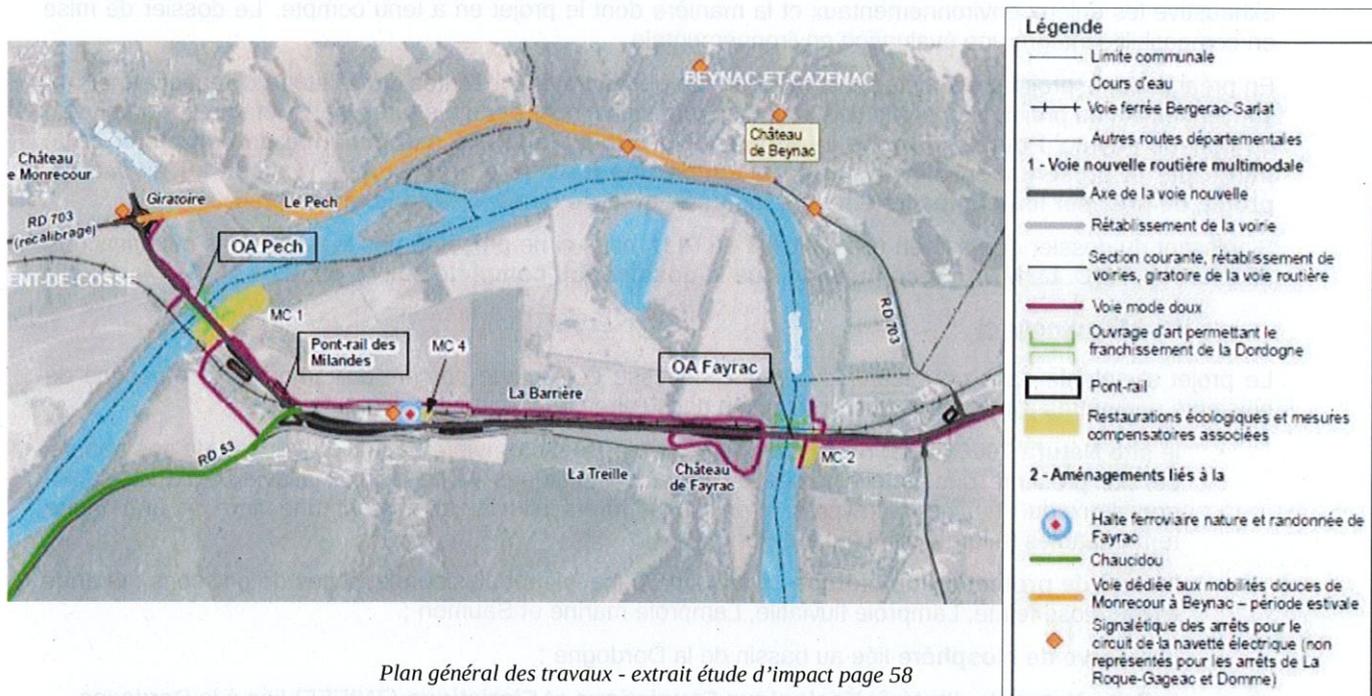
Au total, il s'agirait ainsi d'accoler à la plate-forme ferroviaire existante (voisine de 4 m de large), une plate-forme pour les nouvelles voies de circulation routières (environ 6,60 m de voies) et une plate-forme cyclable (3 m).

Le projet d'ensemble comprend en outre :

- la réouverture de la halte ferroviaire à Fayrac sur la commune de Castelnaud-La-Chapelle, et l'aménagement d'un « éco-parking » multimodal ;
- la mise en place d'un plan de circulation :
 - interdisant la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes dans Beynac, hors desserte locale et camping-cars ;
 - imposant toute l'année un sens de circulation d'est en ouest pour les poids lourds dans Beynac ;
 - en période estivale, imposant le sens de circulation unique pour tous les véhicules à moteur et permettant de valoriser la voie ainsi neutralisée dans la traversée de Beynac pour les déplacements doux ; ;
- la mise en place de deux circuits de navette électrique reliant les principaux lieux touristiques des communes concernées et avoisinantes ;
- la mise en place d'une bande cyclable dans les emprises de la route existante entre la halte de Fayrac et les Milandes ;
- la mise en oeuvre de mesures environnementales en faveur de la biodiversité.

La réalisation de ce projet d'ensemble s'accompagne de la modification du PLUi de la communauté de communes Sarlat-Périgord Noir (CCSPN) pour tenir compte des évolutions du projet par rapport à la version initiale déjà inscrite (nouvelle appellation du projet, modification du PADD, du règlement de la zone agricole protégée Ap et de deux emplacements réservés.

Le plan général des travaux est présenté ci-après.



Plan général des travaux - extrait étude d'impact page 58

Procédures relatives au projet et au PLU

Ce projet est soumis à examen au cas par cas en application de la rubrique n°6 (infrastructures routières) du tableau annexé à l'article R122-2 du Code de l'environnement. Le porteur de projet a néanmoins souhaité réaliser directement une étude d'impact. De ce fait, le projet fait l'objet d'un avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale.

Le projet est soumis aux procédures suivantes :

- Autorisation environnementale, comprenant un volet loi sur l'eau, défrichement et dérogation espèces protégées ;
- Déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLUi de la communauté de communes Sarlat-Périgord Noir (CCSPN) ;
- Dossier d'information préalable à travaux en site inscrit du fait de la présence du site inscrit "bourg et ses abords" dans la commune de Saint-Vincent-de-Cosse ;
- Permis d'aménager dans les communes de Castelnau-la-Chapelle et de Vézac en Site Patrimonial Remarquable (SPR).

La mise en compatibilité du PLUi est soumise à évaluation environnementale en application des articles R104-13 et R104-14 du Code de l'urbanisme.

Le présent avis est sollicité dans le cadre **d'une procédure d'évaluation environnementale commune** portant à la fois sur l'étude d'impact du projet et l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme, en application des articles L122-14 et R122-27 du Code de l'environnement.

Le projet s'implante dans une secteur à **très fort enjeu environnemental**. Ses enjeux portent notamment sur le milieu naturel (espèces protégées de la faune et de la flore), le paysage et le patrimoine (triangle d'or), la prise en compte du risque inondation lié au fleuve Dordogne, la préservation du milieu récepteur en phases travaux et d'exploitation), l'agriculture, les déplacements et le cadre de vie des riverains, et le climat (émissions de gaz à effet de serre).

II - Analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Le contenu de l'étude d'impact de projet transmise à la Mission Régionale d'Autorité environnementale comprend les éléments requis par les dispositions de l'article R122-5 du Code de l'environnement.

S'agissant d'une procédure commune, le dossier intègre aussi les éléments mentionnés à l'article R122-20 du Code de l'environnement.

L'étude d'impact comprend un résumé non technique clair permettant au lecteur d'apprécier de manière exhaustive les enjeux environnementaux et la manière dont le projet en a tenu compte. Le dossier de mise en compatibilité intègre une évaluation environnementale.

En préambule, le projet prévoit plusieurs mesures en phase travaux décrites dans l'étude d'impact et portant sur l'ensemble du projet. Une partie des travaux a toutefois d'ores et déjà été réalisée, notamment au niveau du pont de Fayrac. **Pour une bonne information du public, la MRAe recommande de compléter cette partie par la présentation d'un point de situation des travaux d'ores et déjà réalisés au niveau du projet, de préciser leurs impacts effectifs mesurés et leurs compensations mises en œuvre.**

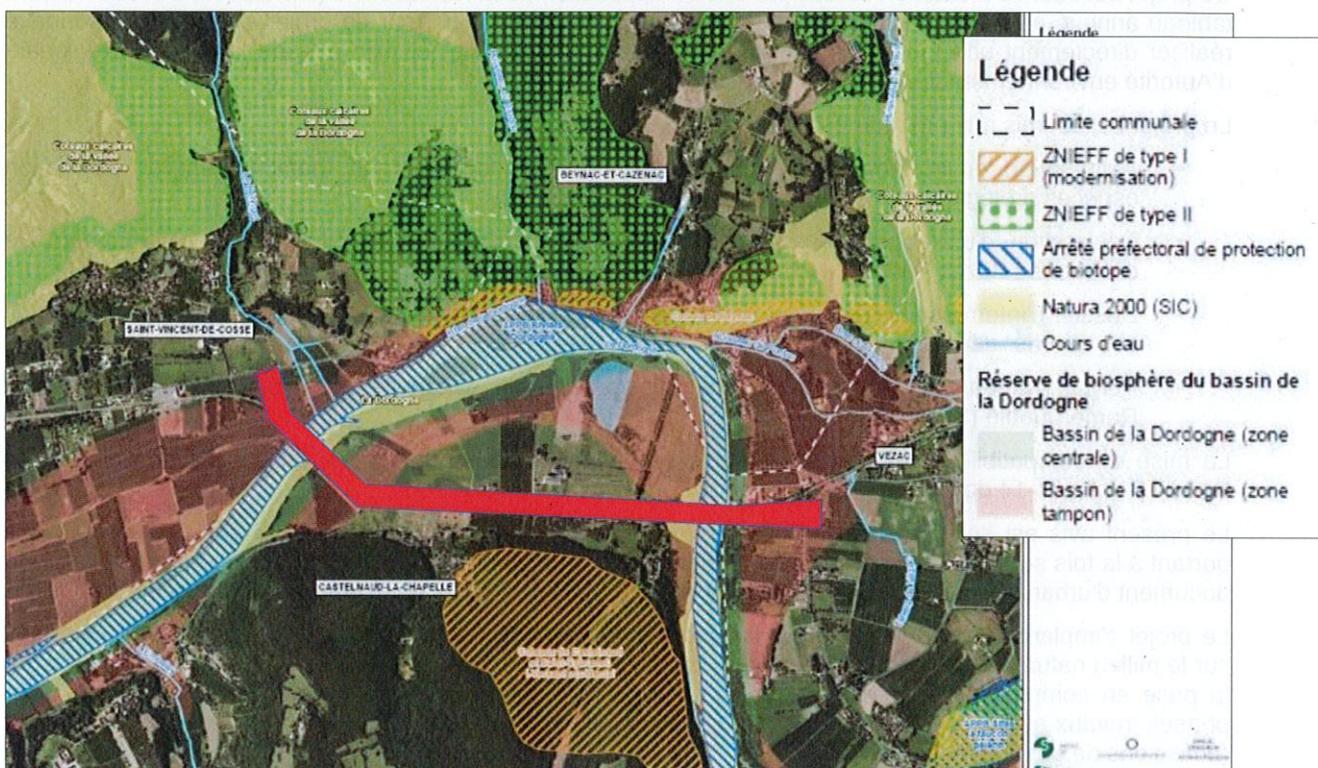
S'agissant du dossier de mise en compatibilité du PLU, celui-ci ne présente pas la nature des modifications affectant le PADD. **La MRAe recommande que le dossier soit complété sur ce point.**

II.1. Milieu naturel

Le projet s'implante dans un secteur de grande richesse écologique comme en témoigne la présence de plusieurs périmètres d'inventaire ou de protection dans l'aire d'étude, dont :

- le **site Natura 2000** (ZSC) de *La Dordogne*, composé de la rivière de la Dordogne et de ses abords. Le site présente une forte diversité de milieux aquatiques et de milieux alluviaux (bancs sablo-graveleux du lit mineur, frayères à poissons, forêts alluviales) abritant une flore et une faune remarquables (migrateurs, Loutre d'Europe) ;
- l'**arrêté de protection de biotope** lié à la Dordogne, visant plusieurs espèces de poissons : Grande alose, Alose feinte, Lamproie fluviatile, Lamproie marine et Saumon ;
- la **réserve de biosphère** liée au bassin de la Dordogne ;
- la **Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique** (ZNIEFF) liée à la Dordogne.

La cartographie des différents périmètres est présentée ci-après.



Cartographie des périmètres milieu naturel - extrait étude d'impact page 121 (aire d'étude rapprochée du projet ajoutée en rouge)

La forte sensibilité de l'aire d'étude a été confirmée par les résultats d'investigations **faune** et **flore** réalisées en 2019 (juin, juillet, août), 2021 (février, avril, juin, août), et 2022 (janvier), ayant permis de mettre en évidence la présence de nombreuses espèces protégées et de leurs habitats aquatiques et semi-aquatiques. Les boisements présentent des habitats pour une grande diversité d'espèces d'oiseaux et de chiroptères. Les points d'eau sont favorables à plusieurs espèces d'amphibiens.

L'étude d'impact comprend un diagnostic des **zones humides** réalisé sur la base de l'examen des critères alternatifs floristique et pédologique, conformément à la réglementation. Des compléments sur le volet pédologique ont été transmis en cours d'instruction du dossier.

Pour une bonne information du public, la MRAe recommande de compléter le diagnostic présenté dans l'étude d'impact en intégrant l'ensemble du volet pédologique.

L'étude d'impact liste les différentes mesures d'évitement et de réduction associées au projet. Elle intègre une **analyse des incidences résiduelles** après application de ces mesures, qui conclut à des incidences résiduelles :

- sur plusieurs habitats naturels (1,15 ha de milieux forestiers, 8,09 ha de milieux ouverts, 5,07 ha de milieux semi ouverts, 0,16 ha de milieux aquatiques et 1,61 ha de milieux anthropiques). Le total des surfaces impactées est voisin de **16 ha** ;
- sur 78 espèces comprenant des mammifères (Loutre d'Europe), des chiroptères (Grand murin, Pipistrelles, Grand rhinolophe), des oiseaux (Pic mar, Milan noir, Fauvette), des amphibiens (Alyte accoucheur, Grenouille agile, Crapaud épineux), des reptiles (Couleuvres), des insectes (Cordulies, Gomphe de Graslin) et des poissons (Brochet, Lamproie, Truite) ;

Le détail des surfaces d'habitats impactées est présenté en page 272 et suivantes du dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Ce dossier comprend l'évaluation des besoins de compensation par groupes d'espèces.

Le projet prévoit la mise en œuvre de mesures de compensation portant sur un ensemble de six sites d'intervention (« ripisylve de Pech », « ripisylve de Fayrac », « Coux et Bigaroque », « Berbiguières », « ancienne gare de Fayrac » et « fours à Chaux de Domme »). Les mesures de restauration et de gestion de des sites sont présentées en pages 359 et suivantes de l'étude d'impact. Le projet prévoit un suivi de l'efficacité des mesures compensatoires ainsi qu'un suivi des plantes invasives.

Sur cette base, le projet fait l'objet d'un **dossier de demande de dérogation** pour les espèces impactées, qui sera instruit par les services de l'État dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale. **Pour une bonne information du public, la MRAe recommande au porteur de projet de présenter dans l'étude d'impact un tableau de synthèse rappelant pour chaque espèce ou groupe d'espèces les surfaces d'habitats impactées, les ratios de compensation proposés, et les surfaces de compensations.**

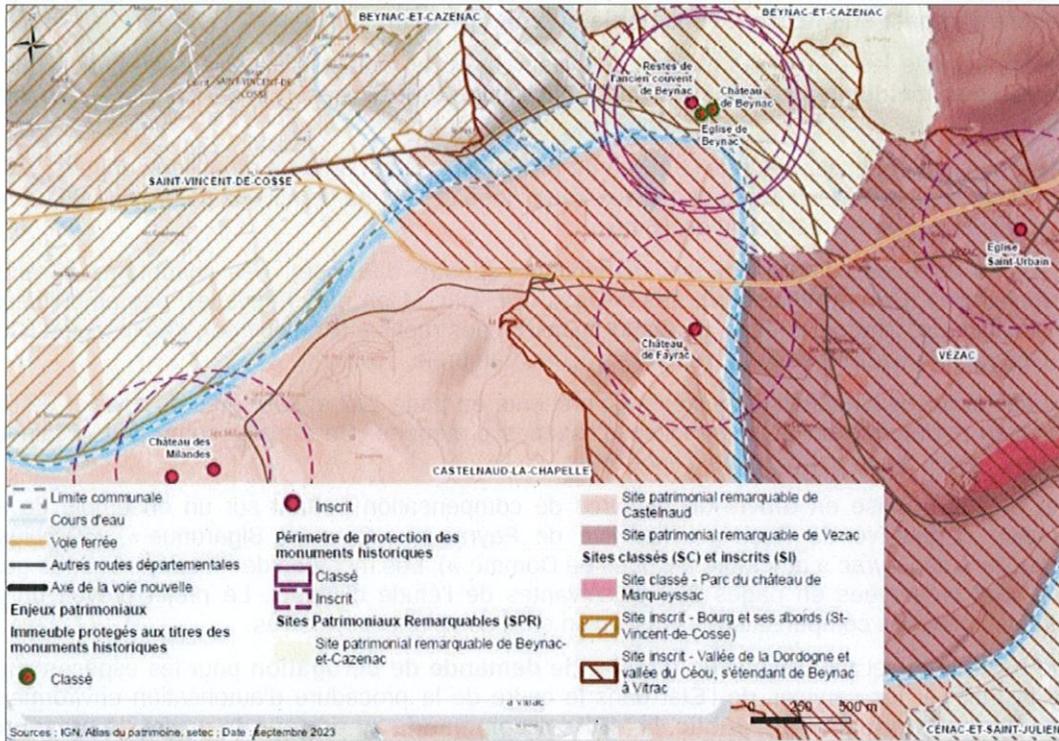
Concernant plus particulièrement les **zones humides**, le projet contribue à la destruction d'une surface évaluée à environ 0,23 ha de zones humides. Le projet prévoit une compensation par l'amélioration des fonctionnalités écologiques de boisements humides (sites du Pech, de Fayrac et du Coux et de Bigaroque) sur une surface totale de 1,9 ha.

La MRAe recommande de justifier les gains environnementaux attendus par les mesures proposées à partir d'une analyse de l'état initial des sites de compensation envisagés, de leurs fonctionnalités et des mesures de gestion à mettre en œuvre.

Le dossier comprend une évaluation des incidences Natura 2000 sur les sites de « La Dordogne » et les « Coteaux de calcaires de la vallée de la Dordogne ». Il est noté en conclusion que le projet présente des incidences sur plusieurs habitats d'intérêt communautaire (notamment rivière, forêts alluviales, et forêts mixtes). L'étude renvoie aux ratios de surfaces impactées, aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ainsi qu'aux suivis environnementaux afin de justifier de l'absence d'incidences notables du projet sur les espèces et habitats d'espèces à l'origine de la désignation de ces sites.

II.2. Paysage et Patrimoine

Le projet s'implante dans le territoire de sept communes voisines du Périgord Noir au sud de Sarlat : Beynac et Cazenac, Castelnaud-la-Chapelle, Cénac-et-Saint Julien, Domme, la Roque-Gageac, Vézac et Vitrac. Ce territoire est labellisé depuis 2010 "Site majeur d'Aquitaine" en raison de l'unité du patrimoine bâti et naturel de la Vallée de la Dordogne, par son paysage façonné par la rivière, ses falaises, ses villages et châteaux médiévaux. L'aire d'étude est aussi concernée par le site inscrit des vallées de la Dordogne et du Céou.



Sites patrimoniaux - extrait étude d'impact page 273

L'aire d'étude du projet présente une **grande richesse patrimoniale**, avec la présence des châteaux des Milandes, de Castelnau-la-chapelle, de Marqueyssac et Beynac et du château de Fayrac, constituant un monument historique, ainsi que par les sites patrimoniaux de Castelnau-la-Chapelle, de Vézac et de Beynac-et-Cazenac.

Les activités touristiques et de loisirs constituent un enjeu au niveau de l'aire d'étude, avec une importante fréquentation des différents sites patrimoniaux (cf page 209) et de nombreuses activités (montgolfières, circuits en gabarres, canoë, baignades, randonnées, etc). Les grottes constituent également un des attraits du territoire.

Le projet prévoit des **mesures d'intégration paysagère** du projet, se décomposant en plusieurs séquences détaillées en pages 368 et suivantes de l'étude. Le dossier présente des plans de chaque séquence ainsi que le détail des plantations envisagées. Il comprend la présentation de photomontages depuis les secteurs sensibles (Châteaux des Milandes, de Beynac et de Fayrac). **La MRAe relève que les incidences visuelles restent significatives depuis le château de Fayrac (monument historique) situé à environ 250 m du projet.**



Photomontage depuis le château de Fayrac - extrait étude d'impact page 373

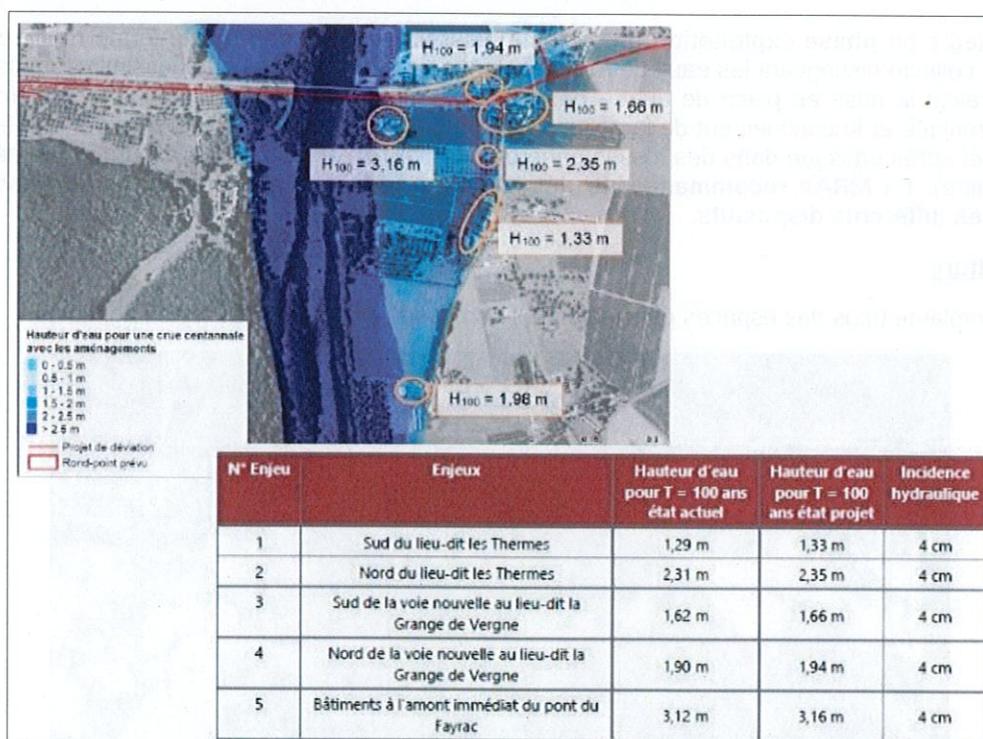
II.3. Prise en compte du risque inondation

Le site du projet est concerné par le risque fort d'inondation lié à la vallée de la Dordogne et à ses débordements. L'aire d'étude est concernée par le plan de prévention du risque inondation (PPRI) de la Dordogne approuvé le 15 avril 2011. Une partie du projet est notamment concernée par la zone rouge du PPRI. Selon le règlement associé à cette zone, les équipements publics d'infrastructure sont permis sous réserve des résultats d'une étude hydraulique prévoyant des dispositions de nature à éviter ou limiter au maximum l'aggravation des risques et leurs effets.

Le projet prévoit plusieurs mesures pour réduire les impacts du projet sur l'écoulement des eaux en cas de crue (piles des ponts alignées avec celles des ouvrages ferroviaires existants, pont de Fayrac proche du pont SNCF, remblai de Fayrac en partie appuyé sur celui de la SNCF, emprise des piles réduite, ouvrages de « transparence hydraulique »).

Le secteur d'étude a fait l'objet d'une modélisation hydraulique permettant de simuler l'écoulement des eaux en période de crue. Une cartographie simulant les hauteurs d'eau pour une crue centennale sans projet est présentée en page 108.

En situation avec réalisation du projet, l'étude met en évidence une hausse du niveau d'eau (due au projet) inférieure à 6 cm pour une crue centennale, comme représenté sur les cartes figurant en pages 306 et suivantes du dossier. L'étude présente les effets du projet sur les secteurs à enjeux (habitations) situés en zone inondable. Les principales incidences sont observées aux abords du pont de Fayrac (à l'est de la voie nouvelle). L'augmentation du niveau d'eau (avec projet) est de l'ordre de 4 cm pour des secteurs présentant une côte d'inondation (sans projet) supérieure à 1 m, voire 2 à 3 m sur certains secteurs.



Modélisation hydraulique crue centennale - Extrait étude d'impact page 308

La MRAe recommande de compléter le tableau pour le secteur à enjeu situé au sud (hauteur d'eau de 1,98 m).

Il est par ailleurs noté un écart entre les cotes de crue centennale modélisée (issues d'une modélisation des écoulements) et les cotes de crue de référence du PPRI (issues de la reconstitution, à partir des observations de terrain, des niveaux d'eau observés lors de la crue de 1944 avec rehausse de 0,3 m). **La MRAe recommande de présenter une analyse critique des résultats précédents en prenant en compte l'existence de cet écart. La MRAe recommande par ailleurs de préciser la manière dont les effets du changement climatique sur le nombre et l'intensité des événements météorologiques ont été pris en compte dans l'analyse.**

Dans la mesure où la réalisation du projet est de nature à augmenter les incidences hydrauliques au niveau de zones à enjeux, **la MRAe recommande d'analyser les conséquences du projet en termes d'évacuation des personnes concernées et de préservation des biens.**

II.4. Préservation du milieu récepteur

Le projet présente plusieurs mesures portant notamment sur la définition d'une notice de respect de l'environnement (NRE), la mise en place des aires de stockage des matériaux et des engins en dehors de toute zone sensible ou inondable, la gestion et le suivi des déchets de chantier, la présence de kits anti pollution et la mise en place d'un protocole en cas de pollution, permettant de limiter les risques de pollution du milieu.

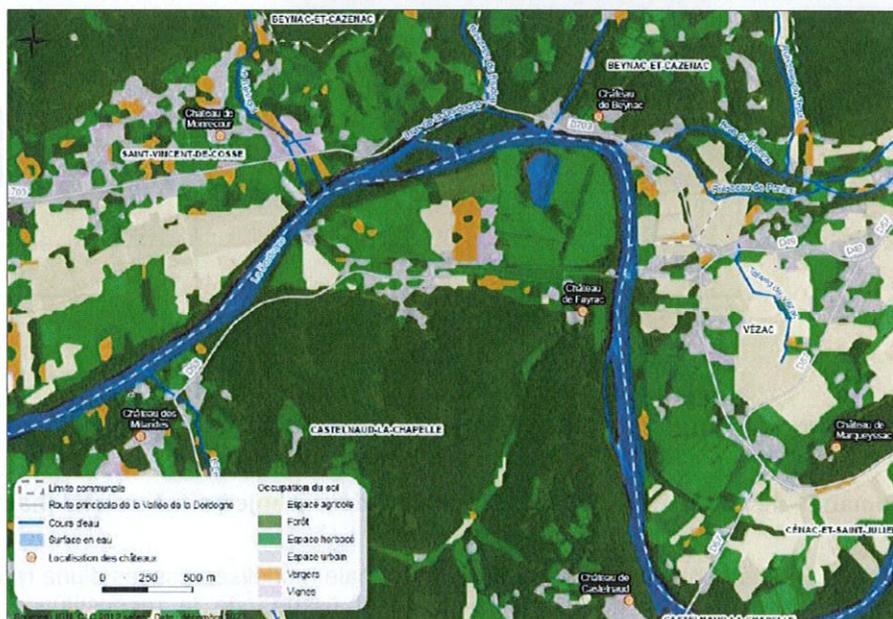
Le projet prévoit la mise en place d'un **assainissement provisoire** comprenant un système de récupération par bassins, et de traitement de type filtre à paille ou filtre à graviers des eaux de ruissellement des zones de chantier dès le début des travaux.

Concernant les **ouvrages de franchissement** de la Dordogne, le projet prévoit la mise en place de fondations superficielles dans le lit mineur de la Dordogne et de fondations profondes dans le lit majeur. La nappe alluviale de la Dordogne étant affleurante, le projet prévoit la mise en place de batardeaux pour la réalisation des fouilles pour les fondations. Le fond de fouille sera étanchéifié et la mise à sec sera effectuée par pompage puis filtrage avant rejet vers le milieu naturel. Un suivi piézométrique des nappes souterraines sera réalisé en phase travaux ainsi qu'un suivi de la qualité des eaux de la Dordogne. Enfin, le projet prévoit le maintien d'un chenal de navigation durant toute la période de réalisation des travaux d'ouvrages d'art.

Le projet intègre en **phase exploitation** un système d'assainissement de la plate-forme routière, avec un dispositif de collecte distinguant les eaux de ruissellement de la voie et celles des bassins versants naturels. Le projet prévoit la mise en place de quatre bassins routiers permettant l'écrêtement, le traitement de la pollution chronique et le confinement de la pollution accidentelle. Les eaux traitées seraient rejetées vers le milieu naturel après passage dans des fossés enherbés de plus de 100m (fossés assurant une décantation supplémentaire). **La MRAe recommande de détailler les modalités de contrôle et de suivi dans le temps de ces différents dispositifs.**

II.5. Agriculture

Le projet s'implante dans des espaces principalement composés de forêts et de terres agricoles.



Carte d'occupation des sols - extrait étude d'impact page 204

Le projet concerne plus spécifiquement 9,2 ha de terres agricoles (cultures de plein champ, friches, prairies pâturées et de fauche) et environ 4 ha de vergers (notamment noyers). L'étude précise que le maître d'ouvrage a procédé à des indemnités pour l'achat des terrains, et au rétablissement des chemins agricoles (le foncier appartient à ce jour au Conseil départemental). **La MRAe recommande de préciser les effets du projet sur les exploitations agricoles concernées, les mesures qui auraient le cas échéant été prises à cet égard et de préciser l'impact environnemental qui en découlerait.**

II.6. Déplacements et cadre de vie des habitants de Beynac-et-Cazenac

Le tronçon de la RD 703 à Beynac-et-Cazenac constitue, entre Bergerac et Sarlat, une section de la Voie de la Vallée de la Dordogne reliant Bordeaux à Sarlat via Libourne.

Selon l'étude, la commune de Beynac-et-Cazenac, d'une population de 546 habitants, subit un **trafic routier** en traversée du centre bourg de 6 000 véhicules par jour en moyenne dont environ 5 % de poids lourds, et pouvant atteindre 12 000 véhicules/jour en période estivale. L'étude de trafic estime par ailleurs que le trafic de transit (destination initiale ou finale autre que Beynac-et-Cazenac) représente 76 % des véhicules en période hivernale et 65 % des véhicules en période estivale.

L'étude d'impact se base sur une étude de trafic réalisée en 2022 ayant permis de simuler les effets de la réalisation de la boucle des deux rives en matière de trafics routiers. Elle précise qu'environ 69 % de l'ensemble des véhicules emprunteraient la voirie nouvelle en période hivernale, et 56 % des véhicules en période estivale. Le projet serait également de nature à supprimer les problématiques de croisement de poids lourds dans la traversée de Beynac.

La modélisation des trafics présente quatre scénarios pour les horizons 2022 et 2045, avec et sans déviation routière. Il est noté que les trafics routiers simulés en amont et en aval du projet à l'horizon 2045 restent similaires entre la situation "avec projet" et "sans projet", ce qui est surprenant dans la mesure où la création d'une nouvelle voie est susceptible de susciter un trafic supplémentaire (effet d'aubaine). **La MRAe recommande de préciser la manière dont cet effet a été pris en compte dans les hypothèses de modélisation.**

L'étude considère que la RD 703 n'est pas adaptée pour recevoir un trafic si important et n'est pas dimensionnée pour les poids lourds, ce qui a pour conséquence un ressenti d'insécurité pour les piétons et les cyclistes dans la traversée du bourg. Des aménagements pour les piétons et des travaux d'élargissement ont été réalisés en traversée de Beynac entre 2015 et 2017, afin d'améliorer les conditions de circulation. L'étude compte en page 288 quatre accidents recensés depuis 2019, sans une analyse de l'accidentologie⁵, notamment la gravité et les conditions de ces accidents, qui aurait pu éclairer sur les facteurs d'insécurité et leurs causes. Il s'agit en effet de qualifier précisément l'importance du risque routier actuel (compte tenu notamment des derniers aménagements réalisés) pour apprécier la plus-value apportée par le nouveau projet, l'insécurité faisant partie des motivations avancées.

La MRAe recommande de présenter une synthèse de l'accidentologie (type d'accidents, gravité, dommages corporels) permettant de caractériser l'insécurité routière en traversée du bourg, sur une période suffisamment importante pour permettre de mesurer l'efficacité des aménagements déjà réalisés et les gains attendus de ceux prévus, pour limiter les risques routiers.

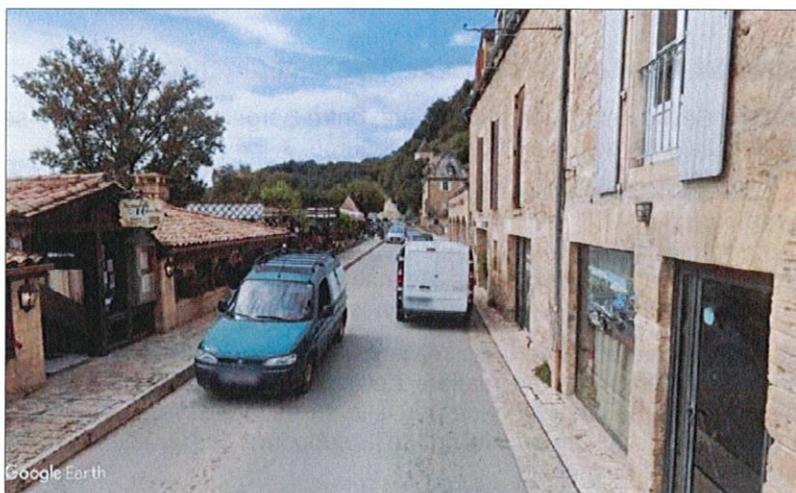
Il est aussi noté la présence dans l'aire d'étude de la **Véloroute Voie Verte de la Vallée de la Dordogne** (V91) se développant entre Libourne et Souillac sur un linéaire de 240 km. L'étude précise qu'au niveau de Beynac, la route départementale 703 étroite et fréquentée, n'offre pas la possibilité de créer une emprise spécifique disponible pour la véloroute.

Concernant le **cadre de vie**, le dossier comprend des modélisations présentées en pages 226 et suivantes portant sur le bruit et la qualité de l'air. Du fait d'un report de trafic attendu vers la voie nouvelle, les incidences du projet sont présentées comme globalement positives en matière de cadre de vie des habitants de Beynac-et-Cazenac.

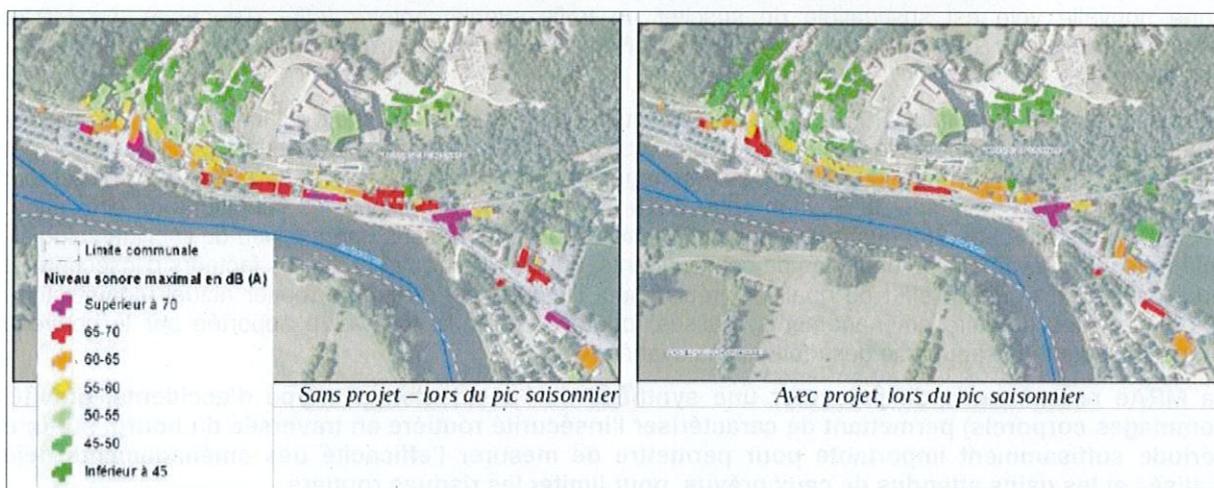
Une **étude acoustique** permet de caractériser la situation actuelle. Les abords de la RD 703 en traversée de Beynac sont soumis à des niveaux de bruit pouvant dépasser 65 dB(A) en moyenne sur la journée. L'étude précise que le nombre de bâtiments subissant actuellement des niveaux sonores, de jour supérieur à 60 dB(A) passerait de 39 à 28 en pic estival, et de 33 à 20 en situation moyenne sur l'année. L'étude comprend plusieurs cartographies permettant de visualiser les effets du projet sur ce thème.

Des dépassements des seuils réglementaires de bruit persistent pour huit habitations au niveau de la voie nouvelle après réalisation du projet (un bâtiment isolé au lieu-dit La Barrière et sept bâtiments à Vézac). Le projet prévoit des **mesures d'isolations de façade** pour ces habitations.

5 Étude scientifique des accidents, notamment des accidents mettant en jeu des véhicules automobiles, et de leurs conséquences corporelles.



Traversée de Beynac - extrait étude d'impact page 223



Extrait étude d'impact pages 240 et 241

II.7. Bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES)

L'étude présente en pages 397 et suivantes une analyse des incidences du projet en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Celle-ci prend en compte les émissions comparées liées aux déplacements des résidents et des touristes entre une situation « sans projet » et une « avec projet ». Les simulations envisagées, avec des hypothèses de report modal vers la navette électrique et le train, mettent en évidence des effets globalement proches en phase exploitation entre la situation avec projet (environ 220 t eqCO₂/an) et la situation sans projet (environ 234 t eqCO₂/an). Le bilan reste incomplet en se limitant à la seule phase d'exploitation après sa réalisation.

La MRAe recommande d'intégrer dans celui-ci les émissions de gaz à effet de serre en phase travaux, en prenant en compte les éléments du guide méthodologique de février 2022 relatif à la prise en compte des émissions de GES dans les études d'impact (Ministère de la Transition Écologique)⁶, qui permettent de décomposer les contributions par élément de projet routier.

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la Communauté de Communes Sarlat Périgord Noir (CCSPN) a pour objectif, à l'horizon 2030, une diminution des émissions de GES de 20 % et de la consommation d'énergie finale de 15 %. Il prévoit notamment dans son axe n°2 relatif aux mobilités de réduire les déplacements motorisés. Le projet prévoit ainsi le développement d'une offre routière qui paraît contradictoire avec les actions prévues dans le PCAET en matière de report modal et d'émissions de gaz à effet de serre.

La MRAe recommande de préciser les effets du projet sur les perspectives de report modal tel qu'envisagé dans le PCAET et les incidences induites en matière d'émissions de GES aux échelles pertinentes.

⁶ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20%C3%A9missions%20de%20gaz%20%C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20%C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf

II.8 Mise en compatibilité du document d'urbanisme

L'élaboration du SCoT du Périgord Noir a été prescrite le 22 décembre 2017. La commune de Castelnaud-la-Chapelle fait partie de la communauté de communes Domme-Villefranche du Périgord, dont le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) est en cours d'élaboration. Dans l'attente, la commune est soumise au Règlement National d'Urbanisme (RNU).

Les communes de Vézac, Saint-Vincent-de-Cosse et Beynac-et-Cazenac font partie de la communauté de communes Sarlat-Périgord Noir disposant d'un PLUi approuvé le 3 juillet 2023. L'étude présente en page 220 les différents zonages (zones Ap, Ntvb et Uh) de l'aire d'étude.

La MRAe relevait dans son avis⁷ sur le PLUi de nombreux emplacements réservés destinés à la réalisation de parkings et d'infrastructures de transport. **La MRAe recommande à cet égard de préciser l'articulation du projet avec ces aménagements.**

La réalisation du projet nécessite une **mise en compatibilité** du PLUi de la communauté de communes Sarlat-Périgord Noir. Cette mise en compatibilité porte sur :

- la modification du règlement du zonage Ap⁸ intercepté par le projet ;
- la mise en place d'emplacements réservés « Boucle multimodale » venant se superposer aux anciens emplacements réservés « Déviation de Beynac » ;
- la modification du PADD pour tenir compte du volet de développement des mobilités durables dans le nouveau projet.

L'axe n°1⁹ du PADD prévoit la réalisation du contournement de Beynac-et-Cazenac et la déviation de Sarlat. Le dossier de mise en compatibilité ne présente ni les évolutions prévues dans le PADD, ni le PADD finalement modifié. De ce fait, la nature même de la modification du PLUi concernant le PADD, n'est pas exactement définie, son évaluation environnementale manquant à l'analyse.

La MRAe recommande de présenter le PADD modifié afin que la nature de l'évolution apportée au plan au niveau stratégique, puis sa déclinaison opérationnelle (zonage, emplacements réservés) puisse être complètement présentée et analysée à travers l'évaluation environnementale. Il s'agit notamment d'identifier les objectifs du PLUi en matière de mobilité et de s'assurer de la cohérence des évolutions présentées avec la stratégie territoriale en matière d'infrastructures de transport.

III - Justification et présentation du projet d'aménagement

L'étude d'impact expose en pages 275 et suivantes les raisons du choix du projet. Elle rappelle notamment les difficultés de circulation dans Beynac en période estivale ainsi que les nuisances associées vis-à-vis des riverains.

L'étude présente plusieurs variantes routières au projet de boucle multimodale (cf carte page 276) ainsi qu'une analyse multicritères à l'appui du choix du projet présenté.

L'étude précise qu'environ 69 % de l'ensemble des véhicules emprunteraient la voirie nouvelle en période hivernale, et 56 % des véhicules en période estivale, en délestant de ce fait la traversée de Beynac au bénéfice d'une amélioration du cadre de vie des riverains. Le projet contribue également au développement des mobilités douces.

Dans la mesure cependant où l'offre en mobilité douce ou transport en commun (avec la mise en place de la halte ferroviaire) développée par le projet vient en complément et non en déduction de l'accessibilité automobile (facilitée par le projet), le projet d'ensemble tel que présenté n'incite pas nécessairement au report modal.

Au regard du montant des investissements prévus, **la MRAe recommande d'indiquer si des projets alternatifs peuvent être envisagés, par exemple en misant sur le report modal ou d'autres aménagements.**

Comme indiqué en préambule de l'avis, la traversée de Beynac a par ailleurs fait l'objet de travaux récents (réalisés entre 2015 et 2017) d'aménagements piétons et d'élargissement de la route, améliorant les conditions de circulation. **La MRAe recommande d'approfondir l'analyse de l'accidentologie observée, notamment la gravité et le type d'accidents constatés dans la traversée réaménagée, afin de mieux justifier les gains attendus, qui contribuent à justifier le projet présenté.**

7 Avis de la MRAe du 12 janvier 2022 consultable à l'adresse suivante : https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-plans-et-programmes-de-la-mrae-a889.html#H_Janvier-2022

8 Zone agricole qui correspond aux espaces à vocation agricole sensibles, concernés par des enjeux paysagers et/ou patrimoniaux

9 Conforter la dynamique touristique du territoire en diversifiant l'offre actuelle : ce qui comprend l'augmentation qualitative de l'offre en activités touristiques, dont les activités liées au tourisme vert, et le développement de l'accessibilité du territoire sarladais en facilitant les déplacements touristiques et en intégrant une démarche durable.

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

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur la réalisation d'une "boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Dordogne" dont les objectifs sont d'organiser, d'améliorer et de sécuriser la desserte du territoire et d'offrir des infrastructures adaptées aux évolutions vers les mobilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

Il est composé d'un large programme d'opérations qui prévoit la reprise du précédent projet de déviation de Beynac, accompagné de la création d'une halte ferroviaire et d'un plan de circulation déviant tout ou partie du trafic poids lourds. Ce projet d'ensemble est accompagné d'une procédure de mise en compatibilité du PLUi de Sarlat-Périgord Noir, nécessaire pour permettre sa réalisation et l'inscrire dans la stratégie du territoire.

Le présent avis est sollicité dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune portant à la fois sur le volet projet et le volet plan, en application des articles L122-14 et R122-27 du Code de l'environnement et des articles R. 10413 et R. 104-14 du code de l'urbanisme.

A la lecture du dossier présenté, les objectifs et la justification d'un projet de cette ampleur n'apparaissent pas suffisamment clairs.

L'état initial de l'environnement présenté met en évidence les principaux enjeux environnementaux du site d'accueil du projet, portant sur le patrimoine, le paysage, les milieux naturel et physique de la vallée de la Dordogne, d'une sensibilité particulièrement forte sur ces thématiques.

L'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement appellent plusieurs observations portant notamment sur les impacts du projet sur les zones humides, sur la prise en compte du risque inondation, le défaut d'analyse de l'accidentologie routière et d'évaluation du niveau des émissions de gaz à effet de serre. L'effet des aménagements déjà réalisés entre 2015 et 2017 reste également à apprécier.

Le projet présente un impact résiduel significatif sur le milieu naturel (78 espèces impactées), le paysage et le patrimoine. Le niveau de prise en compte du risque d'inondation et du changement climatique est à améliorer.

En développant à la fois des infrastructures routières liées au projet initial, les mobilités ferrées et douces, le projet contribue à augmenter l'offre de déplacements sans accompagner avec certitude le report sur les modes moins émetteurs de gaz à effet de serre, pour un bilan environnemental plus favorable.

Le coût environnemental du projet peut donc interroger au regard de ses bénéfices espérés.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis. Les réponses apportées ont vocation à être prises en compte dans le dossier et son résumé non technique.

A Bordeaux, le 30 mai 2024

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
la présidente de la MRAe

Signé

Annick Bonneville