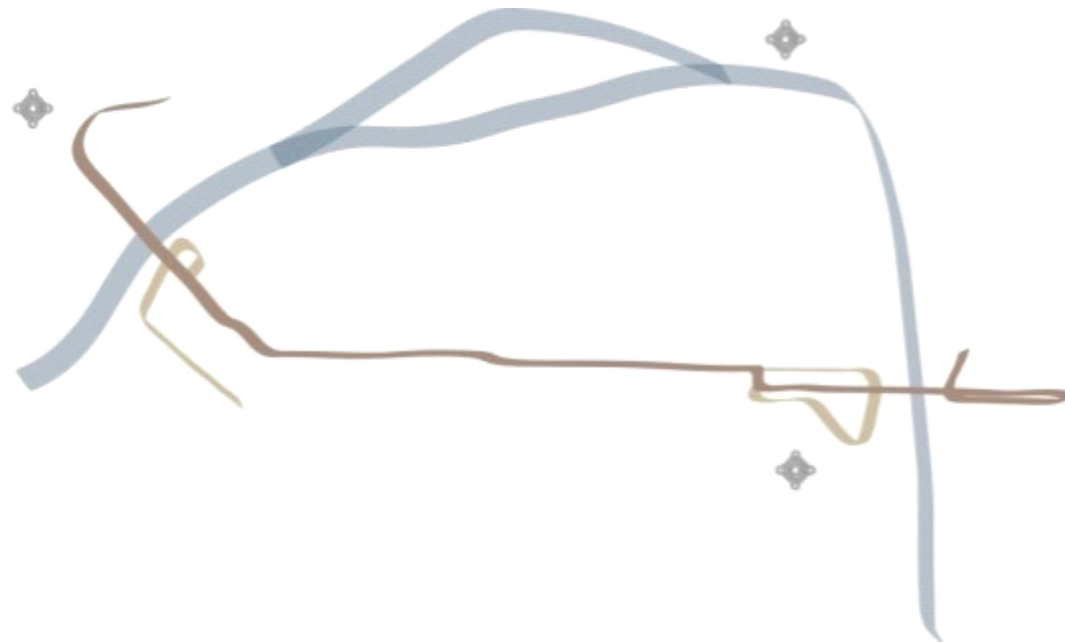


CONTOURNEMENT DE BEYNAC ROUTES DEPARTEMENTALES N° 49,53 ET 703

Octobre 2016

Pièce E : Etude d'Impact E1 : Etude d'impact initiale



Voie de la Vallée de la Dordogne

Liaison Saint Vincent de Cosse - Sarlat

Déviations de la RD 703, «de Beynac» (PR. 56 400 à 60 080)

Aménagement des RD 49 (PR.4 780 à 5 740) et RD 57 (PR. 0 à 7)

Communes de : Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac et Sarlat la Caneda



Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

C - Etude d'impact de la solution retenue



Voie de la Vallée de la Dordogne
Liaison Saint Vincent de Cosse – Sarlat

Déviation de la RD 703 « de Beynac » (PR.56 400 à 60 080)
Aménagement des RD 49 (PR. 4 780 à 5 740) et RD 57 (PR. 0 à 7)

*Communes de : Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle,
Vézac et Sarlat la Canéda*

**Dossier d'enquête préalable à la
Déclaration d'Utilité Publique**

C- Etude d'impact de la solution retenue

Août 2000

EREA

39, rue Furtado 33800 BORDEAUX
Tél 05.56.31.46.46 - Fax 05.56.31.40.77

SOMMAIRE

CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET PRÉAMBULE.....	1
RÉSUMÉ NON TECHNIQUE	2
I. OBJET DE L'ETUDE	9
1.1. Le contexte du projet	9
1.2. Le contenu du projet	9
II. PRESENTATION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT.....	11
2.1. Le contexte géographique local.....	11
2.2. Les données physiques	11
2.2.1. Géologie et pédologie.....	11
2.2.1.1. Contexte géologique général.....	11
2.2.1.2. Données locales.....	11
2.2.1.3. Pédologie.....	12
2.2.2. Hydrogéologie.....	13
2.2.2.1. Les nappes d'eau souterraine.....	13
2.2.2.2. Les sources.....	15
2.2.3. Les captages d'eau potable.....	15
2.2.4. Hydrologie de surface.....	15
2.2.4.1. La Dordogne.....	15
Localisation de la zone inondable (A4, N etB).....	16
2.2.4.2. Les autres éléments du réseau hydrographique.....	16
2.2.4.3. Nomenclature au titre de la Loi sur l'eau et nature des travaux.....	17
2.2.5. Les données climatologiques.....	17
2.2.6. Données sur la qualité de l'air.....	18
2.2.6.1. Les principaux polluants générés par la circulation routière.....	18
2.2.6.2. Les normes.....	18
2.3. Etude du milieu naturel	18
2.3.1. Le milieu aquatique.....	19
2.3.1.1. La qualité des eaux.....	19
2.3.1.2. Flore.....	19
2.3.1.4. Faune.....	20
2.3.2. Le milieu terrestre.....	20
2.3.2.1. La flore.....	20
2.3.2.2. La faune.....	24
2.3.4. Conclusion.....	25
2.4. Le paysage.....	25
2.4.1. Principes d'analyses.....	25
2.4.2. L'articulation des unités paysagères.....	25
2.4.2.1. Caractéristiques générales.....	25
2.4.2.2. L'organisation paysagère du site.....	25
2.4.2.3. Les composantes du site.....	26
2.4.2.4. L'articulation des espaces.....	27
2.5. Le patrimoine.....	30
2.5.1 Le patrimoine classé ou inscrit.....	30
2.5.2 Les ZPPAUP.....	32
2.5.2.1. Règles générales.....	32
2.5.2.2. Mise en œuvre locale.....	35

2.5.3. Le patrimoine archéologique historique et préhistorique.....	35
2.6. L'activité agricole.....	35
2.6.1. L'économie agricole.....	35
2.6.1.1. Données de cadrage.....	35
2.6.1.2. Les orientations agricoles.....	37
2.6.2. Les exploitations agricoles.....	38
2.6.2.1. Description des exploitations de la zone d'étude.....	38
2.7. Les activités touristiques	40
2.7.1. L'hébergement touristique.....	40
2.7.2. Les sites et monuments.....	41
2.7.3. Les activités sportives et de loisirs.....	41
2.8. Les autres activités économiques.....	41
2.8.1. Les activités entre le « Pont du Pech » et le bourg de Vézac.....	41
2.8.2. Les activités de part et d'autre de la RD 57 entre Vézac et Sarlat.....	45
2.9. Le foncier	45
2.9.1. La structure du foncier.....	45
2.9.2. Le foncier bâti.....	45
2.9.3. Le foncier agricole.....	45
2.8.3.1. La structure foncière entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.....	45
2.8.3.2. Données sur le coût du foncier.....	47
2.10. Le cadre bâti.....	47
2.10.1. Les documents d'urbanisme.....	47
2.10.1.1. Sur la commune de Vézac.....	47
2.10.1.2. Sur la commune de Sarlat.....	50
2.10.2. Le bâti riverain.....	50
2.10.2.1. Le bâti entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.....	50
2.10.2.2. De part et d'autre de la RD 57 entre Vézac et Sarlat.....	55
2.10.3. L'environnement sonore existant.....	56
2.10.3.1. Eléments d'analyse.....	56
2.10.3.2. Etat sonore existant.....	56
2.11. Le réseau ferroviaire.....	58
2.11.1. Caractéristiques générales.....	58
2.11.2. Caractéristiques techniques.....	58
2.11.2.1. Eléments sur le profil en long.....	58
2.11.2.2. Les ouvrages d'art.....	59
2.11.2.3. Les équipements annexes :.....	59
2.12. Les caractéristiques de l'itinéraire actuel entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat et du réseau de voirie local.....	59
2.12.1. Les caractéristiques de l'itinéraire actuel entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.....	59
2.12.2. Les caractéristiques des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat.....	60
2.12.3. Le réseau de voirie local.....	60
2.12.3.1. Sur Saint Vincent de Cosse.....	60
2.12.3.2. Sur Castelnaud-la-Chapelle.....	60
2.12.3.3. Sur Vézac.....	60
2.12.3.4. Entre Vézac et Sarlat.....	61
2.13. Trafic et sécurité.....	61
2.13.1. Analyse du trafic.....	61
2.13.1.1. Le trafic sur la "Voie de la Vallée".....	61
2.13.1.2. Les évolutions mensuelles du trafic sur la RD 703.....	61
2.13.1.3. Analyse des déplacements.....	62
2.13.2. Analyse de la sécurité routière.....	64
2.13.2.1. La sécurité routière sur la « voie de la vallée » entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.....	64
2.13.2.2. La sécurité routière sur la RD 57 entre Vézac et Sarlat.....	64

2.14. Les réseaux divers	65
2.14.1. Les réseaux sur la commune de Saint Vincent de Cosse.....	65
2.14.1.1. Le réseau France Télécom :	65
2.14.1.2. Le réseau EDF :	65
2.14.2. Les réseaux sur la commune de Castelnaud la Chapelle.....	65
2.14.2.1. Réseaux souterrains	65
2.14.2.2. Réseaux aériens	67
2.14.3. Les réseaux sur la commune de Vézac	67
2.14.3.1. Réseaux souterrains	67
2.14.3.2. Réseaux aériens	67
2.14.4. Les réseaux le long de la RD 57, entre Vitrac et Sarlat	67
2.14.4.1. Le réseau d'Adduction d'Eau Potable	67
2.14.4.2. Le réseau France Télécom	67
2.14.4.3. Le réseau EDF Moyenne Tension	67
2.14.4.4. Le réseau GDF	68
III. DESCRIPTIF DU PROJET.....	69
3.1. Comparaison des variantes pour la déviation de Beynac.....	69
3.1.1. Solution 0	69
3.1.2. Solution 1	69
3.1.2.1. Descriptif technique.....	69
3.1.2.2. Impacts prévisibles	69
3.1.3. Solution 2	69
3.1.3.1. Descriptif technique.....	69
3.1.3.2. Impacts prévisibles	71
3.1.4. Solution 2'	71
3.1.4.1. Descriptif technique.....	71
3.1.4.2. Impacts prévisibles	71
3.1.5. Solution 3	71
3.1.5.1. Descriptif technique.....	71
3.1.5.2. Impacts prévisibles	72
3.1.6. Solution 4	72
3.1.6.1. Descriptif technique.....	72
3.1.6.2. Impacts prévisibles	72
3.1.7. Conclusion	72
3.2. Justification des aménagements projetés	76
3.2.1. Justification du choix pour la déviation de Beynac	76
3.2.2. Justification du choix pour l'aménagement des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat	76
3.3. Descriptif des nouveaux aménagements	76
3.3.1. Caractéristiques générales	76
3.3.2. Caractéristiques techniques de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.....	76
3.3.2.1. Description du projet sur la commune de Saint Vincent de Cosse.....	76
3.3.2.2. Description du projet sur la commune de Castelnaud la Chapelle.....	77
3.3.2.3. Description du projet sur la commune de Vézac.....	77
3.3.2.4. Caractéristiques des ouvrages d'art de franchissement de la Dordogne	78
3.3.3. Caractéristiques des aménagements sur place des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat.....	78
3.3.3.1. Caractéristiques générales	78
3.3.3.2. Caractéristiques séquentielles	79

IV. LES EFFETS PREVISIBLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	81
4.1. Effets du projet sur les eaux superficielles et souterraines	81
4.1.1. L'impact temporaire des travaux.....	81
4.1.1.1. Matières en suspension (MES)	81
4.1.1.2. Produits toxiques.....	81
4.1.1.3. Incidences des travaux de déblai sur les eaux souterraines	81
4.1.2. L'impact du projet sur l'écoulement des crues	81
4.1.3. L'imperméabilisation des sols	82
4.1.4. Les impacts du projet sur la qualité des eaux de ruissellement après ouverture de la voie à la circulation	82
4.1.4.1. Dans le cas de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.....	82
4.1.4.2. Dans le cas de l'aménagement sur place des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat.....	82
4.1.4.3. Impacts du projet.....	83
4.1.5. Risques de pollution des eaux souterraines.....	83
4.2. Les impacts sur la qualité de l'air.....	83
4.3. Impacts sur le milieu naturel.....	83
4.3.1. Impacts sur la flore terrestre.....	84
4.3.2. Impacts sur la faune terrestre	84
4.3.3. Impacts sur la Dordogne.....	84
4.4. Impacts sur le paysage.....	84
4.4.1. Impacts paysagers de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac	84
4.4.1.1. Depuis la RD 703 en provenance de Bergerac (sur Saint Vincent de Cosse).....	84
4.4.1.2. Depuis le château de Monrecours (sur Saint Vincent de Cosse).....	84
4.4.1.3. Depuis le hameau du Pech (sur Saint Vincent de Cosse).....	84
4.4.1.4. Depuis le hameau de La Treille (sur Castelnaud la Chapelle)	85
4.4.1.5. Depuis le château de Beynac.....	85
4.4.1.6. Depuis le bourg de Beynac.....	85
4.4.1.7. Depuis le château de Fayrac (sur Castelnaud la Chapelle).....	88
4.4.1.8. Depuis les habitations longeant la RD 703 au Sud de la voie ferrée à Vézac	88
4.4.1.9. Depuis le bourg de Vézac.....	88
4.4.1.10. Depuis le château de Marqueyssac.....	88
4.4.1.11. Depuis le château de Castelnaud	88
4.4.2. Impacts paysagers des aménagements des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat	91
4.5. Impacts sur le patrimoine	91
4.5.1. Impacts de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat.....	91
4.5.2. Impacts de l'aménagement des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat	91
4.6. Impacts sur l'activité agricole.....	91
4.7. Impacts sur les activités touristiques	92
4.7.1. Les effets directs.....	92
4.7.2. Les effets indirects	92
4.8. Impacts sur les autres activités économiques	92
4.9. Impacts sur le foncier	92
4.9.1. Les impacts sur le foncier bâti	93
4.9.2. Les impacts sur le foncier non bâti	94
4.10. Impacts sur l'habitat.....	94
4.10.1. Impacts durant la phase travaux	94
4.10.2. Compatibilité avec les documents d'urbanisme.....	94
4.10.2.1. Concernant la voie nouvelle, de Saint Vincent de Cosse à Vézac.....	94
4.10.2.2. Concernant les aménagements des RD 49 et RD 57.....	94
4.10.3. Impacts ponctuels sur le bâti	94
4.10.3.1. Impacts de la voie nouvelle sur le bâti riverain	94

4.10.3.2. Impacts des aménagements des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat.....	95
4.10.4. Nuisances dues au bruit.....	95
4.10.4.1. Rappels des données de trafic.....	95
4.10.4.2. Indicateurs de gêne et hypothèses de travail.....	95
4.10.4.3. Modélisation des niveaux sonores diurnes et nocturnes.....	97
4.11. Impacts sur la voirie locale et le trafic.....	97
4.11.1. Incidences sur le réseau viaire et les accès riverains.....	97
4.11.1.1. Impacts de la voie nouvelle sur le réseau viaire.....	97
4.11.1.2. Impacts des aménagements des RD 49 et RD 57 sur le réseau viaire.....	98
4.11.2. Incidences sur le réseau ferroviaire.....	99
4.11.3. Incidences sur les déplacements et la sécurité.....	99
4.11.3.1. Incidences de la voie nouvelle.....	99
4.11.3.2. Incidences des aménagements des RD 49 et RD 57.....	99
4.12. Impacts sur les réseaux divers.....	99
4.12.1. Impacts de la voie nouvelle.....	99
4.12.1.1. Sur Saint Vincent de Cosse.....	100
4.12.1.2. Sur Castelnaud la Chapelle.....	100
4.12.1.3. Sur Vézac.....	100
4.12.2. Impacts des aménagements sur les RD 49 et RD 57.....	100
4.12.2.1. Le réseau d'Adduction d'Eau Potable.....	100
4.12.2.2. Le réseau souterrain de gaz.....	100
4.12.2.3. Les réseaux EDF aériens.....	100
V. MESURES D'AMENAGEMENT OU D'ACCOMPAGNEMENT PREVUES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT.....	101
5.1. Mesures en phase travaux.....	101
5.1.1. Précautions vis à vis des eaux superficielles et souterraines.....	101
5.1.2. Mesures vis à vis des habitations riveraines.....	101
5.1.3. Gestion des effets sur la circulation générale.....	101
5.2. Mesures compensatoires pour l'écoulement des eaux superficielles en phase d'exploitation.....	101
5.2.1. La protection des eaux de la Dordogne en phase d'exploitation.....	101
5.2.2. Le rétablissement des émissaires existants et l'assainissement de certaines zones.....	102
5.2.3. Aménagement du réseau d'eau pluviale en tenant compte des infrastructures SNCF.....	102
5.3. Mesures compensatoires vis à vis des eaux souterraines.....	102
5.4. Mesures compensatoires pour la qualité de l'air.....	102
5.4.1. Mesures générales.....	102
5.4.2. Mesures spécifiques.....	102
5.5. Mesures compensatoires pour la Faune et la Flore.....	102
5.5.1. Organisation des travaux pour limiter les impacts sur le biotope de la Dordogne.....	102
5.5.2. Minimisation des impacts sur la végétation ripicole.....	102
5.5.3. Mesures générales.....	103
5.6. Mesures paysagères.....	103
5.6.1. Le traitement architectural des différents ouvrages d'art.....	103
5.6.2. L'aménagement de l'aire de repos.....	103
5.6.3. Les aménagements paysagers.....	107
5.6.3.1. Sur Saint Vincent de Cosse.....	107
5.6.3.2. Sur Castelnaud la Chapelle.....	107
5.6.3.3. Sur Vézac.....	107
5.6.3.4. De part et d'autre des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat.....	108

5.7. Mesures conservatoires et de protection vis à vis du patrimoine historique et préhistorique.....	108
5.7.1. Mesures vis à vis du patrimoine archéologique.....	108
5.7.2. Mesures vis à vis du patrimoine historique.....	108
5.8. Mesures pour compenser les préjudices subis par l'économie agricole.....	108
5.9. Mesures concernant l'impact sur le bâti et les nuisances phoniques.....	108
5.9.1. Dispositions réglementaires générales.....	108
5.9.2. Bâtiments situés sur le tracé.....	108
5.9.3. Mesures compensatoires des contraintes phoniques de l'habitat.....	108
5.9.3.1. Objectifs de protection.....	108
5.9.3.2. Principes de traitement.....	108
5.10. Rétablissement des divers réseaux.....	108
5.10.1. Le réseau ferroviaire.....	108
5.10.2. Les réseaux aériens et souterrains.....	108
5.11. Mesures compensatoires pour le réseau viaire, le trafic local et la sécurité.....	109
5.11.1. Aménagements spécifiques de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat.....	109
5.11.2. Aménagements en section courante.....	109
5.12. Evaluation du coût des mesures compensatoires.....	109
5.12.1. Les aménagements hydrauliques.....	110
5.12.2. Les bassins de décantation.....	110
5.12.3. Les aménagements paysagers des abords de la voie et des ouvrages d'art.....	110
5.12.4. Création de voies de raccordement dans la plaine de Fayrac.....	110
5.12.5. L'aménagement de l'aire de repos de Castelnaud la Chapelle.....	110
5.12.6. Mise en place d'une signalisation touristique.....	110
5.12.7. Tableau récapitulatif des coûts des mesures d'accompagnement spécifiques.....	110
VI. LES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE.....	111
6.1. Les effets liés à la qualité de l'air.....	111
6.1.1. Les oxydes d'azote ou NOx :.....	111
6.1.2. Les particules fines :.....	111
6.1.3. Les oxydes de carbone.....	112
6.1.3.1. Le monoxyde de carbone (CO) :.....	112
6.1.3.2. Le dioxyde de carbone (CO ₂) :.....	112
6.1.4. Les composés du soufre (SOx) :.....	112
6.1.5. L'ozone (O ₃) :.....	112
6.1.6. Synthèse :.....	112
6.2. Les effets liés à la qualité de l'eau.....	112
6.3. Les effets liés au bruit.....	112
6.4. Les impacts pendant les travaux.....	113
VII. ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE.....	114
7.1. Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances.....	114
7.2. Analyse des avantages induits pour la collectivité.....	114
7.3. Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.....	114
VIII. METHODES D'ETUDES : ANALYSE ET PROBLEMATIQUE ASSOCIEES..	115

8.1. Considérations générales.....	115
8.2. Analyse méthodologique	115
8.3. Visites et reconnaissances sur le terrain.....	115
8.4. Problématique rencontrée.....	115



CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La présente enquête publique est régie par le Code de la voirie routière, le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le Code de l'urbanisme et notamment l'article L.123-8, ainsi que par la loi n°83 - 630 du 12 Juillet 1983, relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

La présente étude d'impact a pour objet d'analyser, au regard des critères d'environnement, l'**impact de la réalisation de la liaison entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat, par déviation des RD 703 et 49 et aménagement sur place de la RD 57**, dont le Maître d'Ouvrage des travaux est le Conseil Général de la Dordogne. Elle traverse les territoires des communes de Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, Vitrac et Sarlat dans le département de la Dordogne.

Elle s'inscrit dans le cadre défini par les décrets d'application de la **loi du 10 Juillet 1976**, relative à la protection de la nature, et particulièrement le **décret n°93-245 du 25 Février 1993**.

Elle est réalisée conformément aux prescriptions de la **circulaire n°78-16 du 23 Janvier 1978** et du **décret n°85-453 du 23 Avril 1985** et d'après la **loi n°83-630 du 12 Juillet 1983, dite "loi Bouchardeau"** relative à la nouvelle enquête publique.

Elle répond également aux prescriptions du **décret n°93-742** et du **décret n°93-743**, en application de l'**article 10 de la "Loi sur l'Eau"**.

Elle est conforme aux dernières prescriptions de la "**Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie**" **n°96.1236 du 30 Décembre 1996**, et de la Circulaire du 17 Février 1998 relative à l'application de son article 19.



PREAMBULE

La première partie de l'étude d'impact propose un **diagnostic de l'état initial du site** et de sa sensibilité vis à vis de l'aménagement envisagé.

Une deuxième partie présente le **contenu du projet, dans son ensemble**. Elle évoque aussi les raisons qui ont poussé le Maître d'Ouvrage à ce choix.

Dans une troisième partie, sont analysés les **effets prévisibles du projet sur l'environnement** et les **mesures envisagées** par le maître d'ouvrage en faveur de l'environnement pour supprimer, réduire ou compenser les éventuelles conséquences dommageables du projet sur l'environnement.

Dans un dernier paragraphe, sont exposées **les méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement**.

Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans cette étude, celle-ci fait l'objet d'**un résumé non technique**, présenté ci-après, en début de l'étude.

Rajoutons que la présente **enquête publique** a notamment pour objet d'**informer le public sur l'aménagement envisagé et de recueillir son avis sur son utilité et son opportunité**.



RESUME NON TECHNIQUE

AVERTISSEMENT

Ce résumé non technique de l'étude d'impact concernant le projet d'aménagement de la liaison routière entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat a été réalisé conformément aux prescriptions fixées par le **décret n°93-245 du 25 Février 1993**, relatif aux études d'impact et aux enquêtes publiques, au regard des critères d'environnement.

La première partie présente le projet et le site des travaux, une seconde partie expose l'état initial du secteur et la dernière présente les effets prévisibles sur l'environnement et les mesures compensatoires retenues.

Ce document ne prétend pas remplacer l'étude d'impact qui suit, à laquelle le lecteur devra se reporter pour approfondir certains points.

OBJET ET DESCRIPTION DU PROJET

(cf. pages 9, 10 et 69 à 80)

La présente étude d'impact concernant la déviation des RD 703 et 49 au Sud de Beynac et l'aménagement sur place des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat, dont le Maître d'Ouvrage est le Conseil Général de la Dordogne, s'inscrit dans l'optique de l'aménagement progressif de la "Voie de la Vallée de la Dordogne" entre Bergerac et Souillac (par Sarlat), amorcée par délibération du Conseil Général de la Dordogne en date du 10 juillet 1985.

Les aménagements projetés sur cette section de la "Voie de la Vallée" ont pour but de garantir aux usagers de la route des conditions de circulation et de sécurité optimales, en supprimant tout risque de conflit en particulier dans la traversée de Beynac et au droit du franchissement inférieur de la voie ferrée sur Vézac.

Ils ont aussi pour but de favoriser aussi la politique de développement touristique menée par le Département.

Le présent aménagement routier, d'une longueur globale d'environ 12 km, traversera les communes de Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, Vitrac et Sarlat.

Il se décompose **en deux parties distinctes** :

- **création d'une voie nouvelle** entre Saint Vincent de Cosse et Vézac sur environ 3 km, permettant de contourner Beynac par le Sud en déviant les Routes Départementales n°703 et 49;

- **aménagement sur place**, avec rectifications mineures de tracé, des Routes Départementales n°49 et n°57 entre Vézac, lieu-dit « Grange de Vergne », et Sarlat au droit du carrefour entre les RD 57 et 46 au lieu-dit "Pré de Cordy".

Après l'analyse de plusieurs variantes, c'est la solution d'un tracé situé le plus près possible de la voie ferrée qui a été retenue.

Parmi les caractéristiques principales, on retiendra : la création d'un passage inférieur franchissant la voie ferrée sur Castelnaud la Chapelle et la réalisation des deux ouvrages de franchissement de la Dordogne établis au plus près des ponts SNCF existants et selon les mêmes gabarits.

ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL

(cf. pages 11 à 68)

L'analyse de l'état initial du site dans le cadre de cette étude met en évidence les grandes caractéristiques suivantes :

▪ Le milieu physique :

La zone d'étude concerne d'une part la vallée de la Dordogne dans le secteur du méandre de Beynac et d'autre part la liaison jusqu'à Sarlat par la RD 57, dans les coteaux.

Elle franchit, en deux points, la Dordogne et s'étend en partie dans la vallée alluviale (en touchant le fond de vallée et les trois niveaux de terrasses existant sur le site).

Topographiquement, le site entre Saint Vincent de Cosse et Vézac présente des altitudes assez homogènes (65 à 75 m), et en partie en zone inondable. La section, comprise entre Vézac et Sarlat, présente des altitudes plus variables (de 75 m à 230 m).

Le lit mineur de la Dordogne, qui décrit à ce niveau un méandre marqué, traverse par deux fois la zone d'étude. La qualité de la rivière est jugée bonne, tant en raison de ses propriétés physico-chimiques que par ses caractéristiques biologiques. Au droit d'Envaux, en aval de la zone d'étude, la partie droite de la vallée présente un **champ d'inondation très actif** du fait des débordements importants qui se produisent dans la dépression naturelle existante en rive droite à l'aval immédiat du pont.

Les autres éléments du réseau hydrographique sont très peu nombreux, mais il convient de préciser certains aspects :

- Sur la commune de Saint Vincent de Cosse : le **ruisseau Le Béringot**, se jetant dans la Dordogne à une cinquantaine de mètres en amont du pont SNCF.

- Sur la commune de Vézac : le **ruisseau de Pontou**.

Le secteur des "Sables" est parcouru par un fossé de drainage qui traverse la zone d'étude selon une direction grossièrement Nord-Ouest/Sud-Est.

- Sur la commune de Sarlat : le **ruisseau la Cuze**.

▪ Le milieu naturel :

Le secteur d'étude présente globalement un milieu naturel assez protégé malgré le caractère très artificialisé (cultures) de la vallée de la Dordogne.

Il possède un **intérêt indéniable** au niveau :

* du milieu aquatique, la Dordogne accueillant des grandes variétés de poissons. De même, le ruisseau de Pontou permet le développement, dans ses eaux de bonne qualité, de la Truite et d'autres espèces.

* des berges des cours d'eau et des quelques formations humides subsistant dans les vallées de la Dordogne et du Pontou.

* des coteaux bordant les vallées, dont les milieux sont protégés

▪ Le paysage :

* **La première partie du site d'étude** présente un paysage d'une très grande qualité, marqué par sa force, qui a justifié sa désignation comme **site inscrit**.

La Dordogne s'est encaissée progressivement, créant des falaises et surplombs rocheux ou des coteaux massifs, encadrant un large fond de vallée plat où s'inscrivent les fréquents méandres de la rivière.

Il offre des perspectives et panoramas orientés par l'axe de la vallée, où la vue peut porter sur plusieurs kilomètres.

* **La seconde partie** du site étudié, entre Vézac et Sarlat s'inscrit au sein d'un paysage fermé, dominé par les boisements des coteaux de part et d'autre de la RD 57.

▪ Le patrimoine :

En raison de la richesse du patrimoine local, sur laquelle est d'ailleurs largement bâtie la notoriété internationale du Périgord Noir, la zone d'étude s'avère très sensible en ce domaine.

On y recense en effet 6 Monuments Historiques classés, 9 Monuments Historiques inscrits, 2 Sites classés et 2 Sites inscrits dans un périmètre de 1,5 km de part et d'autre du projet.

Ces protections particulières sont d'ores et déjà remplacées sur une grande partie de l'aire d'étude par un dispositif beaucoup plus fin : les **Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP)**¹, dont il faut tenir compte. Une ZPPAUP, ne couvrant que très rarement la totalité d'un territoire communal, s'applique d'abord aux secteurs les plus sensibles. Elle ont essentiellement pour objet de **protéger des formes urbaines caractéristiques, les qualités spécifiques de l'architecture locale et la valeur des espaces extérieurs qui accompagnent le bâti ou forment des ensembles paysagers remarquables**.

Ainsi, **l'ensemble de la plaine alluviale est classé en ZP3** (patrimoine naturel non boisé) à l'exception des zones urbanisées peu denses classées en ZP5 (espaces d'extension urbaine protégée).

Les abords de la vallée : les versants et les massifs en covisibilité avec les châteaux ont été intégrés dans les ZPPAUP et bénéficient pour la plupart d'une protection en ZP2 (patrimoine naturel boisé) notamment la totalité de l'éperon de Marqueyssac et le massif de la Bonnat sur Vézac.

Sur les plateaux, la disposition en balcon et la large covisibilité du territoire de la commune de **Beynac** avec la Dordogne et son patrimoine monumental ont incité à en prendre en compte la presque totalité dans la délimitation de la ZPPAUP. **La protection est donc très nettement élargie par rapport au site inscrit actuel**.

Le Service des Antiquités Historique et préhistorique de la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Aquitaine fait valoir **la grande sensibilité de l'ensemble du secteur en matière de vestiges archéologiques**.

¹ Ces ZPPAUP créées par la loi du 7 Janvier 1983, modifiée le 8 Janvier 1993, permettent d'adapter la protection du patrimoine à la spécificité de chaque commune. Elles présentent trois caractéristiques principales :

- Simples, elles se substituent aux servitudes engendrées par les périmètres de protection des monuments inscrits ou classés et par les sites inscrits ou classés;
 - Dynamiques, elles permettent de dresser l'inventaire du patrimoine architectural, urbain et paysager d'une commune et participent à son développement et à la mise en valeur de ses espaces les plus sensibles;
 - Contractuelles, elles lient l'Etat à la commune sur la base de règles urbaines, architecturales et paysagères claires et adaptées au caractère des lieux. Elles offrent ainsi aux élus la possibilité de mieux connaître et donc de mieux protéger leur patrimoine en s'appuyant sur l'autorité de l'Etat qui demeure compétant en la matière. Elles garantissent enfin son devenir, les règles édictées étant opposables aux tiers (au même titre que celles d'un POS).
- (d'après E. PAYEN, Architecte des Bâtiments de France de Dordogne).

▪ L'agriculture :

Dans la vallée de la Dordogne, ce sont les **terres labourées** qui dominent très nettement en occupant près de **60 %** des terres agricoles. Les surfaces toujours en herbe sont présentes sur environ 25 % de la superficie totale. Le reste étant occupé par des noyeraies, quelques peupleraies et des friches.

Par contre, sur la section de l'itinéraire comprise entre Vézac et Sarlat, les boisements dominent encore, bien que les activités commerciales et artisanales deviennent de plus en plus nombreuses.

Au total, **13 exploitations** ont été recensées dans la bande d'étude :

- 5 sur la commune de Saint Vincent de Cosse, dont une supérieure à 20 ha;
- 3 sur la commune de Castelnaud la Chapelle, dont une supérieure à 20 ha;
- 5 sur la commune de Vézac;

Seul les terres agricoles sur Vézac sont dotées d'un réseau d'irrigation collectif.

▪ Les activités touristiques :

L'hébergement touristique sur la zone d'étude, en Périgord Noir, et très développé. Il est représenté à la fois par l'hôtellerie, les chambres d'hôtes, les gîtes ruraux et les campings, dont 2 sont situés dans la zone d'étude.

Les chiffres de fréquentations connus (environ 400 000 entrées recensées en 1997 dans les sites ouverts aux touristes) témoignent bien de la forte vocation touristique du secteur.

Les **châteaux de Castelnaud, de Beynac et des Milandes sont les plus visités du secteur**, avec une augmentation permanente de leur taux de fréquentation. Les deux premiers comptent d'ailleurs parmi les 10 monuments les plus visités de la Dordogne. Il faudrait aussi rajouter la fréquentation de Sarlat, qui est de l'ordre de 250 000 visiteurs.

Les principales activités sportives (ou de loisirs) pratiquées dans la zone d'étude sont en rapport direct avec la Dordogne. En effet, de nombreuses sociétés de location de canoës-kayaks ont investi le secteur et font notamment escale au pied du pont de Fayrac, côtés Sud et Nord, sur la commune de Vézac, ainsi qu'au pied du pont SNCF de Castelnaud la Chapelle.

Des **itinéraires de randonnées et de promenade pédestres et/ou cyclistes** sont également proposés dans la zone d'étude.

▪ Les autres activités économiques :

Une trentaine d'activités commerciales, artisanales ou industrielles ont également été recensées dans la zone d'étude. La majorité de ces activités est implantée de part et d'autre de la RD 57 entre le bourg de Vézac et « Pré de Cordy » sur Sarlat.

Notons en particulier **l'entreprise DELMOND**, abattage de palmipèdes gras, puis fabrication et commercialisation de foies gras, implantée depuis 10 ans au droit de l'intersection entre les RD 57 et RD 49, face à la Mairie.

Entre les lieux-dits « Rochecourbe » sur Vézac et « Pré de Cordy » sur Sarlat, **13 activités commerciales** ou artisanales et 3 ensembles commerciaux accueillant au total 22 entreprises ont été recensées de part et d'autre de la RD 57.

▪ Le foncier :

La structure du foncier est marquée par la présence de grandes unités foncières qui se répartissent sur la totalité de l'aire d'étude, entourées d'un nombre important d'unités foncières de taille moyenne.

On a recensé ainsi 7 unités foncières bâties.

▪ Les documents d'urbanisme :

Sur les quatre communes concernées, **seules Vézac et Sarlat sont dotées de Plans d'Occupation des Soils opposables.**

* Sur la commune de Vézac

Le plan de zonage mentionne une vaste **zone ND**, zone naturelle et de protection des paysages, de part et d'autre de la voie ferrée, entre les lieux-dits « Les Magnanas » et « Les Sables ». Elle correspond en particulier à un secteur en covisibilité avec les châteaux de Beynac au Nord et Castelnaud au Sud-Ouest.

Une bande NDi, concernant la zone inondable, longe la Dordogne au niveau du lieu-dit « Les Magnanas ».

Plusieurs zones ND figurent également au POS de part et d'autre de la RD 57, entre le bourg de Vézac et « Boutifare ».

Plusieurs **zones 1ND**, correspondant aux zones de loisirs et de tourisme ont également été identifiées.

Plusieurs zones NC, zones naturelles destinées aux activités agricoles, sont présentes.

Plusieurs **zones NB** accueillent une urbanisation peu dense, et correspondent aux hameaux le long des voies de communication dans la zone d'étude.

Une **zone 1NA**, destinée à une urbanisation future à court terme, est localisée en bordure Sud de la RD 49 au niveau du lieu-dit « Les Sables ».

Une **zone UY**, destinée à l'implantation d'activités, s'étend majoritairement en bordure Ouest de la RD 57, entre la route et la voie ferrée, au lieu-dit « La Fournerie Nord ».

Une **zone UF**, zone d'activités spécialisée, réservée au service public ferroviaire, traverse également la zone d'étude dans le sens Ouest/Nord-Est.

Une bande d'étude a été réservée pour l'aménagement de la RD 57 par l'Arrêté préfectoral du 19/02/1986, entre les lieux-dits « Laviguerie » et « Boutifare ».

Trois emplacements réservés figurent au POS à l'intérieur de la zone d'étude :

- l'emplacement réservé n°1 au bénéfice de la commune, intéressant la rectification du chemin rural assurant la liaison « Cap de Lyon »/ « Laviguerie », entre la voie ferrée et la RD 57, sur une superficie totale de 1 500 m²;
- l'emplacement réservé n°2 au bénéfice de la commune pour une superficie de 600 m², et concernant la création d'un accès vers le centre hippique de « Bonnefond » sur Sarlat depuis la RD 57;
- l'emplacement réservé n°3 au bénéfice du Département de la Dordogne, concernant la déviation des RD 703 et 49, sur une superficie de 26 000 m² entre le lieu-dit « Les Magnanas » en bordure Sud du pont SNCF sur la Dordogne et le lieu-dit « Beau-Repos ».

* Sur la commune de Sarlat

Dans la zone d'étude, le plan de zonage du POS mentionne principalement **deux vastes zones ND**, zones naturelles recouvrant les espaces à protéger en raison de la qualité ou de la sensibilité des sites et des milieux naturels, ainsi que des espaces exposés à des risques ou des nuisances.

Plusieurs **zones NB**, caractérisant des espaces naturels de transition faiblement urbanisés et desservi partiellement par des équipements qu'il n'est pas prévu de renforcer, figurent à l'intérieur de la zone d'étude.

Plusieurs **secteurs NC**, recouvrant des terrains peu équipés constituant un milieu naturel à protéger en **raison de sa valeur agricole**, figurent dans la zone d'étude.

Une **zone UB**, correspondant à un secteur actuellement équipé et extérieur au centre, délimite l'emprise du lycée de « Pré de Cordy » du côté Est de la RD 57. Il s'agit d'une zone de densité moyenne, où les bâtiments sont édifiés le plus souvent en recul par rapport à l'alignement et en ordre discontinu.

Une **zone UY**, destinée à l'implantation de constructions et installations à **usage d'activités commerciales, artisanales, industrielles ou de services**, est implantée en bordure Ouest de la RD 57 au niveau du lieu-dit « Vignéras ».

Une bande d'étude a été réservée pour l'aménagement de la RD 57, entre les lieux-dits « Sybanque » et « La Borie ».

Trois emplacements réservés figurent au POS à l'intérieur de la zone d'étude, et correspondent à des aménagements ponctuels ou localisés :

- l'emplacement réservé n°9c au bénéfice du Département de la Dordogne, intéressant l'aménagement à trois voies de la RD 46 entre « Pré de Cordy » et la RD 57 au niveau du « Pontet », sur une plateforme de 16 mètres;
- l'emplacement réservé n°9e au bénéfice du Département de la Dordogne, pour une superficie de 3 900 m², et concernant l'aménagement d'un carrefour giratoire au droit de l'intersection entre la RD 46 et la RD 25, d'un diamètre de 70 m;
- l'emplacement réservé n°9f au bénéfice du Département de la Dordogne, sur une superficie de 3 900 m², concernant l'aménagement d'un carrefour giratoire au droit de l'intersection entre les RD 46 et RD 57, d'un diamètre de 70 m.

▪ Le cadre bâti :

A l'intérieur de la zone d'étude, domine un habitat de type péri-urbain ancien, relativement diffus de part et d'autre des RD 703, 49 et 57 et de la voie ferrée. Cet habitat à caractère ancien est complété par des éléments récents, principalement sur Vézac et de part et d'autre de la RD 57.

Au total, **42 bâtiments ou ensembles de bâtiments (habitations et garages)** sont relevés dans une zone de 200 m de part et d'autre du tracé entre Saint Vincent de Cosse, lieu-dit « Tiradou », et le bourg de Vézac, et **50 autres** de part et d'autre de la RD 57 entre Vézac et Sarlat.

Dans leur majorité (à hauteur de 60%), il s'agit de bâtiments d'habitation. Il s'agit aussi quasi-exclusivement d'un **habitat individuel**.

▪ Le cadre sonore :

L'environnement sonore actuel, sur la partie de la zone d'étude entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, a pu être analysé à partir d'une étude de bruit, comprenant deux relevés sonores effectués en Juillet 1997 et en Janvier 2000 par la société VIAM Acoustique, afin de tenir compte de la période estivale et de la période hors touristes.

Les niveaux de bruit, ainsi mesurés, caractérisent **une zone d'ambiance sonore préexistante modérée**.

▪ Le réseau ferroviaire :

La voie ferrée, ligne Bordeaux-Sarlat, est un élément capital des réseaux dans la zone d'étude, puisque c'est en fonction de celle-ci qu'a été défini le futur tracé. Elle supporte actuellement un trafic de **8 à 10 circulations journalières en moyenne de trains de voyageurs**.

Dans la zone d'étude, elle se caractérise par :

- une ligne à voie unique non électrifiée, avec une largeur moyenne de plate-forme de 6 m;
- deux ouvrages d'art sur la Dordogne, identiques, en maçonnerie : l'un au niveau du Pech (entre Saint Vincent de Cosse et Castelnau la Chapelle) et l'autre dit « de Beynac » (entre Castelnau la Chapelle et Vézac);
- deux passages à niveau, sur la commune de Castelnau-La-Chapelle;
- un passage inférieur de la RD 703 à la voie ferrée au droit de « La Grange de Vergne » sur Vézac;
- la gare désaffectée de Castelnau-La-Chapelle-Fayrac, aujourd'hui acquise par le Département.

▪ La voirie et le trafic :

La section de la RD 703 actuelle, entre Saint Vincent de Cosse et Vézac et traversant le bourg de Beynac, présente des caractéristiques géométriques préjudiciables à la fluidité et à la sécurité routière, notamment :

- **Profil en long et en travers peu satisfaisants;**
- **Quelques virages avec un rayon insuffisant**, notamment de part et d'autre du franchissement de la voie ferrée à Vézac;
- **Le passage inférieur sous la voie ferrée à Vézac** est pénalisé par une visibilité très réduite et une géométrie médiocre induisant des risques élevés.

La **RD 49 et la RD 57** relient le bourg de Vézac à Sarlat. D'une plateforme large de 10 m, comportant une chaussée à deux voies de circulation, elles offrent des conditions de circulation peu satisfaisantes, comportant aussi de **nombreux accès et intersections**.

De plus, **le tracé sinueux de la RD 57** à flanc de coteaux ne permet pas une bonne lisibilité de la voie et une cohabitation entre les différents usagers (VL, PL, deux-roues). Elle est à la fois utilisée comme voie de transit entre la vallée de la Dordogne et le Sarladais et comme voie de desserte des habitations et des activités implantées de part et d'autre de son axe.

Le réseau local est marqué par la superposition de trois niveaux de voies très distincts, dont la fonction est à la fois de supporter le trafic local mais aussi de desservir les parcelles agricoles.

La seule donnée récente de trafic relevée sur la RD 49 à Vézac donne 4 300 véhicules/jour pour l'année 1997. La **RD 53** supportait, en 1997, 2 300 véhicules/jour.

La **RD 703** possède le trafic actuellement le plus élevé, ayant connu depuis 1988 une augmentation spectaculaire (+52% entre 1988 et 1992; +11,5% entre 1992 et 1996).

Sur la période 1994 – 1998, trois accidents corporels ont été enregistrés sur la RD 703, un seul sur la RD 49, et deux au droit de leur intersection. Ils ont fait au total 3 blessés graves et 11 blessés légers.

▪ Les réseaux divers :

Divers réseaux aériens et souterrains desservent la zone d'étude, en longeant ou franchissant les infrastructures routières et ferroviaires existantes.

EFFETS PRÉVISIBLES SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES COMPENSATOIRES RETENUES

(cf. pages 81 à 110)

▪ La phase travaux :

(cf. pages 81 et 101)

Les travaux, bien que limités dans le temps, pourront également avoir un impact sur la qualité des eaux de la Dordogne et du ruisseau de Pontou par l'opération dans son ensemble, en augmentant la charge de matières en suspension (MES). En effet, les travaux de terrassement mettront à nu le sol qui constitue une protection face aux eaux météoriques. Les phénomènes de lessivage et donc les apports terrigènes seront amplifiés.

Les MES seront nuisibles surtout pour les œufs et les alevins de poissons présents à l'aval. (présence de frayères).

Les mesures prises pour réduire ces effets négatifs consisteront à limiter le ruissellement et à intercepter les eaux de ruissellement (création de fossés et de bassins de décantation). De plus, les travaux se feront en dehors de la période de reproduction des poissons et de développement des alevins.

Les travaux pourront également causer le rejet de divers produits toxiques (produits bitumeux, béton, ...) qui pourront nuire au milieu aquatique. Les mesures prises tendront à éviter les apports accidentels.

Le Maître d'Ouvrage prendra les dispositions contractuelles nécessaires vis-à-vis des entreprises, par un cahier des charges adapté décrivant ces différentes mesures à respecter, imposant une conduite « chantier propre ».

Ces mesures permettront également la protection des eaux souterraines, et notamment la nappe phréatique rendue vulnérable par les travaux de déblais, surtout ceux de création du passage inférieur à la voie ferrée.

▪ Les eaux superficielles et souterraines :

(cf. pages 81 à 83, 100 et 102)

Plusieurs types de pollution d'origine routière sont susceptibles d'altérer la qualité des eaux naturelles. Il s'agira, dans le cas du projet, de :

- une pollution chronique, résultant de la circulation quotidienne des véhicules, qui sera, dans le cas du présent projet, inchangée par rapport à la situation actuelle;
- une pollution accidentelle, après un accident de la circulation entraînant un déversement de produits toxiques, dont le risque est relativement faible;

On retiendra, pour ces eaux, le principe, tel qu'il existe actuellement, de leur parcours à travers des fossés enherbés avant rejet qui empêcheront un flux polluant d'origine accidentelle d'atteindre le milieu naturel, par effets de décantation et rétention.

La section de voie nouvelle sera réalisée dans une zone sensible de la vallée de la Dordogne, sujette à de fréquents débordements. Le principe retenu a donc été d'obtenir une transparence aux écoulements la plus importante possible afin de minimiser l'exhaussement de la ligne d'eau. Pour ce faire, l'aménagement "collera" le plus possible aux infrastructures de la voie ferrée, et les futurs ponts seront aménagés en conséquence.

La **surface imperméabilisée supplémentaire** (en équivalent revêtu)¹ correspondant à la plateforme nouvellement créée dans le cadre du projet sera de 3 ha pour la section de voie nouvellement créée et de près de 8 000 m² pour l'aménagement de la RD 57 entre Vézac et Sarlat. Or, l'imperméabilisation des sols provoque une concentration et une accélération des eaux de ruissellement, qui ont pour effet d'intensifier les crues naturelles tout en diminuant les durées.

En ce qui concerne la voie nouvelle, le rejet de ces eaux en 4 points et la création de fossés et de 4 bassins limiteront les phénomènes d'accélération des eaux de ruissellement.

La pollution chronique produite par la circulation routière sera globalement limitée. De même, la pollution saisonnière résultant du salage de la chaussée contre le verglas sera aussi réduite.

La pollution accidentelle, due aux accidents impliquant des véhicules de transport de produits dangereux, présente une probabilité très faible de survenir. Cependant, les effets dévastateurs d'un toxique en grande quantité dans le ruisseau Le Pontou nécessitent de prendre des précautions.

De plus, les eaux souterraines peuvent être également exposées à la pollution (surtout accidentelle) et les aménagements de la liaison routière entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat sont localisés à proximité de plusieurs captages d'alimentation en eau potable.

Cependant, des glissières de sécurité seront implantées en crête de talus de remblai, empêchant le renversement des véhicules. La création de fossés étanches amenant les eaux de ruissellement jusqu'à 4 bassins de décantation visera à isoler les eaux de ruissellement des ponts et de leurs abords du milieu récepteur.

Ces mesures permettront aussi de réduire de manière importante la pollution chronique et contribueront à prévenir les risques de pollution des eaux souterraines.

▪ **Le milieu naturel**

(cf. pages 83, 84, 102 et 103)

L'impact sur le milieu naturel sera limité en raison :

- du contexte environnemental agricole du secteur concerné par la création de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac. Ce sont essentiellement des terres agricoles qui seront touchées;
- du caractère très restreint des aménagements dans le cas de l'amélioration de l'itinéraire existant entre Vézac et Sarlat.

Les seules formations terrestres dignes d'intérêt touchées par le projet sont les formations boisées, d'une part celles en bordure de la RD 57 et surtout celles des berges de la Dordogne. Les surfaces concernées sont toutefois très réduites; l'impact sera donc faible.

▪ **Le paysage**

(cf. pages 84 à 91 et 103 à 108)

En raison de la sensibilité générale du site et des caractéristiques propres des unités paysagères qui le composent, mais aussi des caractéristiques techniques des ouvrages projetés, **le passage de la voie nouvelle aura un impact paysager élevé.**

Par contre, le contexte environnant et la morphologie du site dans lequel s'inscrivent les RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat tendent à **limiter l'impact visuel**, bien que réel, des aménagements projetés sur cette section. Au sein d'un environnement déjà fortement modelé par l'action humaine, l'impact paysager peut être alors qualifié de négligeable et aura sûrement pour effet d'améliorer surtout les conditions de lisibilité de l'infrastructure pour les usagers.

Les mesures paysagères préconisées s'appliquent à la diversité des sites traversés et s'expriment en particulier par :

- un traitement architectural des ouvrages d'art de franchissement de la Dordogne se calant au plus près sur la silhouette des ouvrages SNCF existants;
- l'aménagement d'une aire d'intégration paysagère sur Castelnaud la Chapelle, à l'extrémité de la plaine de Fayrac renforcera les aménagements paysagers au droit du château de Fayrac en vis à vis du projet routier.
- les aménagements paysagers spécifiques, reprenant les trames végétales naturelles, tout au long de la voie nouvelle, aussi bien en section courante qu'au droit des différents carrefours créés ou réaménagés.

▪ **Le patrimoine**

(cf. pages 91 et 108)

En raison de la sensibilité archéologique du secteur, et conformément aux recommandations du Service Régional de l'Archéologie de la DRAC Aquitaine, le Maître d'Ouvrage s'engage à prendre en charge une campagne de prospection-sondage sur la bande de DUP, afin de permettre de déterminer l'existence, la densité et l'étendue des sites éventuels et de la nécessité des fouilles préventives.

Le projet s'inscrivant au sein d'un site historique et paysage remarquable, et en particulier la section de voie nouvelle, il nécessitera l'avis conforme de Monsieur l'Architecte des Bâtiments de France.

▪ **L'agriculture**

(cf. pages 91 et 108)

On peut évaluer au total la perte de surface agricole utilisée à 5,3 ha. La coupure du réseau d'irrigation de Vézac est aussi un préjudice important.

L'acquisition des terrains concernés se fera à partir des estimations de l'administration des Domaines. En règle générale, les transactions réalisées à l'amiable permettent aux propriétaires et exploitants d'avoir les moyens financiers pour reconstituer très aisément leur patrimoine, à condition toutefois que le marché foncier agricole local le permette.

¹ Superficie en équivalent revêtu = Superficie de chaussée X C1 + Superficie des accotements X C2; C1 et C2 étant les coefficients de ruissellement correspondants aux types de revêtements créés.

▪ **L'activité touristique**

(cf. page 92)

* Les effets directs du projet :

Les activités touristiques proches de la voie nouvelle bénéficieront de l'effet de vitrine procuré par la nouvelle infrastructure, ainsi que d'une amélioration de leur accessibilité depuis Sarlat autant que depuis Bergerac.

Seront particulièrement concernées les activités suivantes :

- la ferme équestre, associée à un camping à la ferme, de Madame ROUZIER Corinne, au lieu-dit "La Treille", sur Castelnaud la Chapelle;
- le camping à la ferme du "Pont de fayrac", sur Vézac;

D'autre part, sur Vézac, la base de canoë-kayaks et la plage aménagés aux pieds du pont SNCF existant, lieu-dit "Les Magnanas", seront consommées en grande partie par les talus et les piles du nouveau pont. Un nouvel emplacement pourra éventuellement être aménagé, en accord avec la municipalité de Vézac.

Rajoutons que certains itinéraires de randonnées et de promenade pédestres et/ou cyclistes, proposés sur Castelnaud la Chapelle et sur Vézac, seront traversés par la voie nouvelle et pourront donc faire l'objet de nouveaux balisages ponctuellement.

* Les effets indirects du projet :

L'accessibilité vers les sites et monuments historiques proches, et en particulier les châteaux surplombant la vallée de la Dordogne, sera améliorée.

En supprimant le trafic de transit au niveau de la traversée de Beynac, la voie nouvelle contribuera à privilégier l'attractivité patrimoniale et touristique du site de Beynac.

Rajoutons que l'accès au Château des Milandes, sur la commune de Castelnaud la Chapelle, sera également amélioré, en particulier pour les nombreux autocars le desservant.

▪ **Les autres activités économiques**

(cf. page 92)

En règle générale, l'amélioration des conditions de circulation sur un itinéraire aussi emprunté, surtout en période estivale, contribuera à favoriser le développement économique des secteurs desservis.

Toutefois, il convient de rester modeste, car il est délicat de cerner l'impact socio-économique d'un tel aménagement. En effet, l'impact reste souvent diffus et relativement long à se mettre en place. De plus, il reste marginal face aux tendances lourdes d'évolution de la région, ce qui ne signifie pas pour autant qu'il doit être considéré comme négligeable.

▪ **Le foncier**

(cf. pages 93, 94 et 108)

Les consommations de propriétés foncières, bâties ou non, n'intéressent que la section du projet comprise entre Saint Vincent de Cosse et Vézac. L'aménagement des RD 49 et RD 57 ne concerne en effet que l'emprise existante des voies, avec une consommation de foncier se limitant aux limites de certaines parcelles longeant la route.

Au total, **6 propriétaires de parcelles ou unités foncières bâties et 14 de propriétés non bâties** seront concernés par la création de la voie nouvelle et de ses aménagements annexes.

Compte tenu de la configuration de la voie, **trois cas de figure se présentent :**

- **la disparition de totalité de la parcelle ou de l'unité foncière :** l'impact est maximum car il se traduit par une complète aliénation de la propriété;
- **le fractionnement des parcelles** (ou unités foncières) par le passage du projet : l'impact est alors important car il peut diminuer de façon considérable la valeur de la propriété;
- **le prélèvement de surface en bordure de parcelle :** l'impact est fonction de la surface consommée, notamment au regard de la surface totale de la propriété. Généralement, le préjudice s'avère relativement faible, surtout s'il s'agit d'une parcelle non bâtie

L'acquisition des terrains privés concernés se fera à partir des estimations de l'administration des Domaines. En règle générale, les transactions réalisées à l'amiable permettent aux propriétaires d'avoir les moyens financiers pour reconstituer très aisément leur patrimoine, à condition toutefois que le marché foncier agricole local le permette.

▪ **Les documents d'urbanisme**

(cf. pages 94 et 108)

Seules les communes de Vézac et de Sarlat sont dotées d'un Plan d'Occupation des Sols.

Sur le P.O.S. de Sarlat, la zone d'étude, prise en considération au titre du projet d'aménagement de l'itinéraire de la Voie de la Vallée de la Dordogne par Arrêté préfectoral du 13 Mars 1989, ne figure pas dans les documents graphiques de ce P.O.S.

Les Plans d'Occupation des Sols de Vézac et Sarlat prévoient une bande d'étude de part et d'autre de la RD 57, dans laquelle les aménagements projetés s'insèrent.

Néanmoins, les P.O.S. de ces deux communes devront être mis en compatibilité avec les aménagements projetés entre la Dordogne à Vézac et « Pré de Cordy » sur Sarlat, afin que les emplacements réservés correspondant y soient exactement mentionnés.

▪ **Le cadre bâti**

(cf. pages 94 à 97 et 108)

* Sur la section du projet (voie nouvelle) comprise entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, plusieurs nuisances sont identifiables, en dehors des nuisances sonores :

- **Destructions de 3 bâtiments**, dont une habitation, un bâtiment agricole et un bâtiment artisanal propriété du Département de la Dordogne;
- **Des consommations d'espaces privatifs**, concernant principalement 5 habitations entre Saint Vincent de Cosse et Vézac;
- **Des nuisances visuelles**, qui entraînent une perte de tranquillité et d'intimité, pour 12 habitations entre Saint Vincent de Cosse et Vézac;

* Sur la section de l'opération (aménagement des RD 49 et RD 57) entre le bourg de Vézac et Sarlat, les nuisances vis à vis du bâti ont été évaluées comme faibles. En effet, **aucune destruction du bâti ne sera nécessaire**. De plus, les impacts visuels supplémentaires seront faibles, voire négligeables.

▪ **Le réseau de voirie et le trafic**

(cf. pages 97 à 99 et 109)

Les aménagements de la liaison entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat, en contournant par le Sud le bourg de Beynac, ont été conçus dans le but d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité des véhicules empruntant cet itinéraire.

Tous les accès riverains existant de part et d'autre de la voie nouvelle, de la RD 49 et de la RD 57 seront maintenus ou rétablis, ne modifiant pas les systèmes de desserte aux habitations et aux activités riveraines.

Rappelons que le franchissement de la voie ferrée, ligne Bordeaux - Sarlat, par la voie nouvelle sera assuré par l'intermédiaire d'un passage inférieur, au niveau du lieu-dit « Pont du Pech » sur la commune de Castelnaud la Chapelle. Cet ouvrage répondra bien sur à toutes les conditions de sécurité préconisées pour un tel aménagement, en ce qui concerne en particulier la signalisation vis à vis des usagers de la voie nouvelle.

Ainsi, les avantages procurés doivent être considérés à la fois pour l'usager de la route et les habitants ou visiteurs de Beynac :

* Pour l'usager de la route :

- une sécurité accrue, grâce à la suppression de la quasi totalité des accès directs à la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac et des mouvements traversant et grâce à des caractéristiques techniques optimales de la voie ainsi que des conditions de visibilité satisfaisantes;
- une conduite moins fatigante pour l'automobiliste et le chauffeur routier;
- des conditions de transports plus fluides;
- des temps de parcours plus brefs et soumis à moins d'aléas;
- éventuellement, pour le poids lourds avant tout, une réduction de la consommation de carburant.

* Pour les habitants et les visiteurs de Beynac :

- une sécurité accrue, grâce à la suppression du trafic de transit,
- une diminution sensible des nuisances tout particulièrement phoniques,
- la diminution du trafic sera d'autre part propice au tourisme qui y trouvera de meilleures conditions d'accueils et un cadre de vie amélioré¹

▪ **Les réseaux divers**

(cf. pages 99, 100 et 108)

Plusieurs réseaux souterrains et aériens, desservant la zone d'étude, seront franchis par les aménagements projetés et devront être déplacés ou simplement renforcés.

Selon les procédures habituelles, les différentes administrations ou services concernés interviendront afin de réaliser les travaux nécessaires avant le passage du projet.



I. OBJET DE L'ETUDE

1.1. Le contexte du projet

L'opération soumise à la présente enquête publique concerne la réalisation d'une nouvelle liaison routière entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat. Elle a d'une part pour vocation de prolonger l'aménagement de la Voie de la Vallée de la Dordogne, s'arrêtant aujourd'hui côté Ouest à Saint Vincent de Cosse, et s'inscrit d'autre part dans l'optique de l'aménagement progressif de l'itinéraire Bergerac - Souillac, via Sarlat, annoncé par délibération du Conseil Général de la Dordogne en date du 10 Juillet 1985.

Ce projet d'ensemble, qui vise à améliorer sensiblement la circulation dans la vallée de la Dordogne entre Bergerac et Souillac, via Sarlat, prend part dans la politique de désenclavement de la Dordogne par l'aménagement de son réseau routier, condition essentielle, aux yeux du Conseil Général, de permettre le développement économique du Département.

L'aménagement de cet axe doit favoriser aussi la politique de développement touristique menée par le Département. Les données récentes du trafic pour le tronçon étudié témoignent de l'importance des flux touristiques. En effet, alors que le trafic moyen journalier annuel sur la RD 703 atteignait 6 200 véhicules/jour en 1998, il est multiplié en moyenne par 1,6 en Juillet et Août.

Plus spécifiquement, la réalisation de la déviation vise à **améliorer très sensiblement les conditions de circulation** (en période estivale surtout) en supprimant les problèmes de congestion et de sécurité liés à la traversée de Beynac. Dans le même temps, cette opération intervient pour **favoriser le développement touristique local** en améliorant l'accueil dans Beynac grâce à la disparition d'un trafic de transit important, générateur de nuisances.

Après comparaison avec des itinéraires alternatifs, ces deux éléments justifient largement une opération certes assez onéreuse, en raison du double franchissement de la Dordogne.

De plus, la juxtaposition des multiples fonctions de la RD 57 (transit, échanges, desserte locale) auxquelles s'ajoutent les caractéristiques techniques médiocres de la voie rendent la cohabitation entre les différents usagers (cycles, motos, véhicules légers, poids lourds, ...) très difficile et parfois dangereuse.

Par conséquent, la problématique d'aménagement de cette voie entre Vézac et Sarlat se pose principalement sur le plan technique en termes d'amélioration des conditions de circulation et de sécurité.

1.2. Le contenu du projet

Le présent aménagement routier, d'une longueur globale d'environ 12 km, traversera les communes de Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, Vitrac et Sarlat.

Il se décompose **en deux parties distinctes** :

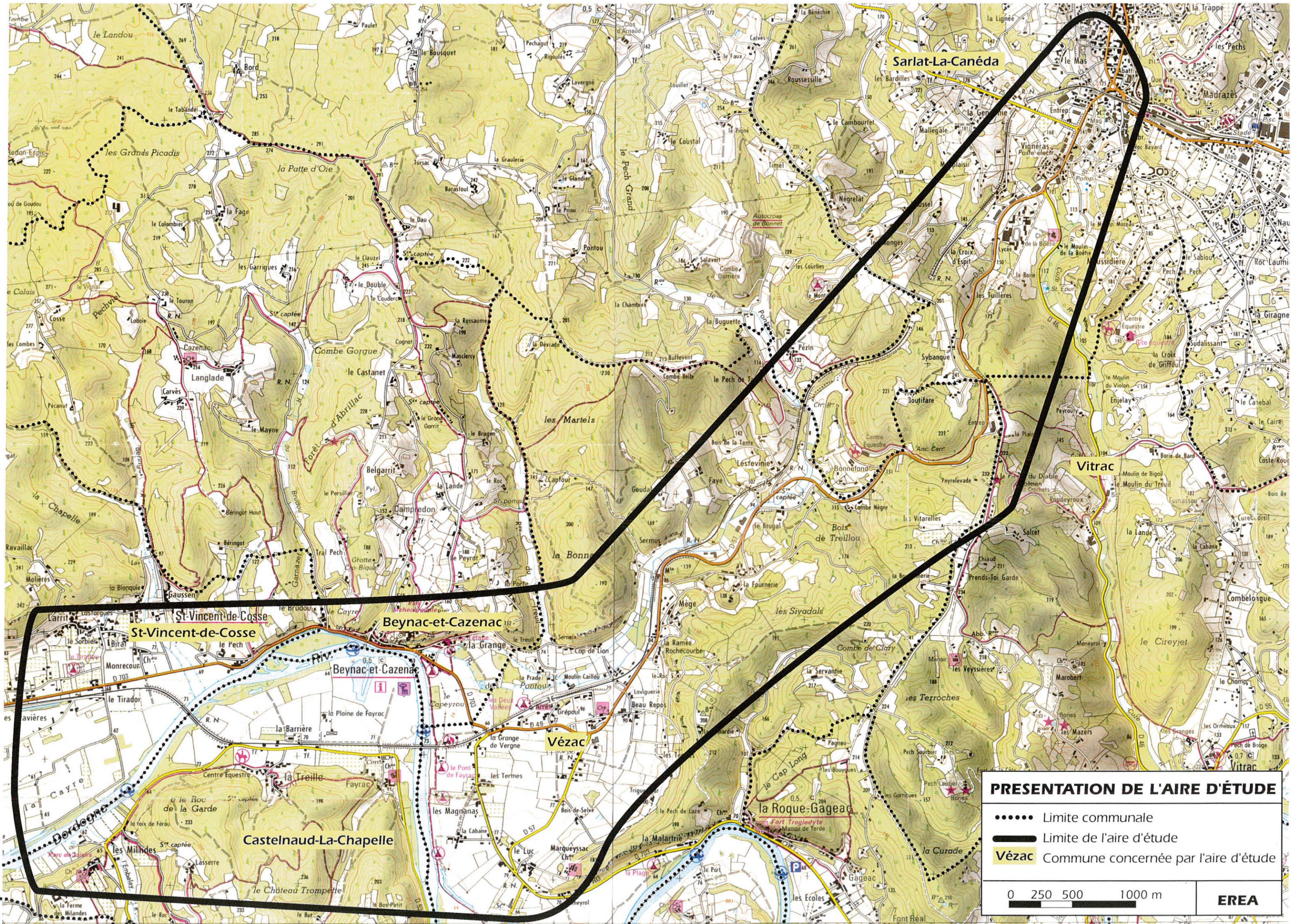
- **création d'une voie nouvelle** entre Saint Vincent de Cosse et Vézac sur environ 3 km, permettant de contourner Beynac par le Sud en déviant les Routes Départementales n°703 et 49;
- **aménagement sur place**, avec rectifications mineures de tracé, des Routes Départementales n°49 et n°57 entre Vézac, lieu-dit « Grange de Vergne », et Sarlat au droit du carrefour entre les RD 57 et 46 au lieu-dit "Pré de Cordy".

Rappelons que l'étude de la première section de cet itinéraire comprise entre Saint Vincent de Cosse et Vézac a abouti au choix d'un passage à l'Est de la voie ferrée sur Saint Vincent de Cosse, puis au Sud de la voie SNCF sur Castelnaud la Chapelle et Vézac.

Après l'analyse de plusieurs variantes, c'est la solution d'un tracé situé le plus près possible de la voie ferrée qui a été retenue. Parmi les caractéristiques principales, on retiendra : la création d'un passage inférieur franchissant la voie ferrée sur Castelnaud la Chapelle et la réalisation des deux ouvrages de franchissement de la Dordogne établis au plus près des ponts SNCF existants et selon les mêmes gabarits.

Ce choix de principe a conduit le Conseil Général de la Dordogne à faire étudier par la Direction des Routes Départementales la faisabilité du projet retenu.

◇ ◇ ◇



Sarlat-La-Canéda

Vitrac

St-Vincent-de-Cosse

Beynac-et-Cazenac

Vézac

la Roque-Gageac

Castelnau-La-Chapelle

PRESENTATION DE L'AIRE D'ÉTUDE

- Limite communale
- Limite de l'aire d'étude
- Vézac Commune concernée par l'aire d'étude

0 250 500 1000 m

EREA

II. PRESENTATION DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

2.1. Le contexte géographique local

La zone d'étude concerne d'une part la vallée de la Dordogne dans le secteur du méandre de Beynac et d'autre part la liaison jusqu'à Sarlat par la RD 57, dans les coteaux.

Elle franchit, en deux points, la Dordogne et s'étend en partie dans la vallée alluviale (en touchant le fond de vallée et les trois niveaux de terrasses existant sur le site).

Topographiquement, le terrain se caractérise dans une première section entre Saint Vincent de Cosse et Vézac par une différenciation très faible des altitudes : celles-ci évoluant entre 75 m en point haut et 65 m en fond de vallée. La différence est toutefois suffisante pour qu'une partie de ce site soit en zone inondable.

La seconde section de la zone d'étude, comprise entre Vézac et Sarlat, est dotée de caractéristiques topographiques plus marquées avec des altitudes variant de 75 m au niveau de Vézac (lieu-dit Beau Repos) à 230 m au lieu-dit Boutifare au droit de la RD 57 entre Vézac et Sarlat.

Le paysage est de très grande qualité, d'une part dans le secteur de la vallée de la Dordogne figurant en site inscrit et d'autre part dans le massif boisé des plateaux entre Vézac et Sarlat

Une partie de la zone d'étude sur les communes de Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle et Vézac est également presque constamment en covisibilité avec le site exceptionnel de Beynac.

Elément important de la zone d'étude, la voie ferrée non électrifiée Bordeaux-Sarlat franchit la Dordogne grâce à deux ponts à piles multiples et se situe assez fréquemment en surplomb des terrains traversés, créant ainsi une coupure visuelle dans le paysage.

Les communes concernées par le futur ouvrage sont successivement d'Ouest en Est :

- sur la rive droite, la commune de Saint Vincent de Cosse (351 habitants en 1990);
- sur la rive gauche, la commune de Castelnaud la Chapelle (424 habitants en 1990);
- sur la rive droite, la commune de Vézac (594 habitants en 1990);
- sur la rive droite, la commune de Vitrac (767 habitants en 1990);
- sur la rive droite, la commune de Sarlat (9 707 habitants en 1990).

2.2. Les données physiques

2.2.1. Géologie et pédologie

2.2.1.1. Contexte géologique général¹

Géologiquement le site appartient aux formations carbonatées du Crétacé, expression d'une sédimentation marine essentiellement secondaire recouvrant la région.

La morphologie de ces formations est un synclinal dont le centre est situé vers Sarlat. Cette structure s'est formée sous l'effet d'une subsidence (enfouissement progressif du fond d'un bassin sédimentaire) qui a épaissi les dépôts.

¹ D'après les données de la reconnaissance géotechnique réalisée par la SORES (Octobre 1988) et des informations recueillies sur la carte géologique au 1/50 000° n°808 du BRGM.

On observe donc au niveau de la zone d'étude un pendage des couches vers le Nord-Est.

L'évolution de la sédimentation montre une lacune sédimentaire importante où notamment les dépôts du Crétacé Inférieur sont absents.

Sur le substratum Kimméridgien vient en discordance le Crétacé supérieur débutant par le Turonien.

Tectoniquement la région est peu affectée et l'on ne relève qu'un grand accident plus à l'Ouest de la zone d'étude, "la faille de Saint Cyprien" (orientation Nord 130°).

L'ensemble des dépôts carbonatés est sensible aux phénomènes karstiques et de nombreuses résurgences, gouffres et grottes sont connus dans la région.

Les phénomènes actuels, érosion, infiltrations, sont localisés dans les lignes de faiblesse existant dans le calcaire, lignes que l'on peut mettre en relation avec la tectonique (les points sensibles dans la région sont Beynac, La Roque-Gageac, Castelnaud-La-Chapelle).

Dans le substratum calcaire, la Dordogne s'est profondément encaissée et a déposé ses alluvions en fond de vallée au cours de ses divagations.

2.2.1.2. Données locales

Trois grandes formations sont présentes sur le site :

- les calcaires du substratum (Secondaire),
- les formations du Sidérolithique (Tertiaire),
- les dépôts alluvionnaires (Quaternaire).

a) Les calcaires du substratum

Les sondages font apparaître trois principaux types de calcaires :

- un **calcaire crayeux** : ce calcaire, blanchâtre ou jaune, renferme quelques interlits plus marneux (généralement gris). C'est une roche légèrement gélive. Il peut être rattaché au Turonien inférieur et moyen. Il affleure uniquement en bande étroite sur Castelnaud la Chapelle.
- un **calcaire marneux et gréseux gris** : ses caractéristiques permettent de le rattacher au Turonien supérieur et au Coniacien inférieur. Il est affleurant sur la zone d'étude uniquement en bandes bordant la vallée de la Dordogne sur Castelnaud la Chapelle au Sud de la rivière et sur Saint Vincent de Cosse au Nord de la RD 703.
- un **calcaire gréseux jaune bioclastique** : il appartient au Coniacien moyen et supérieur et au Santonien inférieur et sont affleurants sur la moitié Est/Nord-Est de la zone d'étude entre Vézac et Sarlat ainsi que sur les coteaux de Castelnaud la Chapelle, Saint Vincent de Cosse et Beynac.

On signalera enfin une fracturation intense de ces calcaires, qui par endroits sont broyés, relevée à l'Est du site au niveau du pont SNCF "de Beynac". Cette fracturation peut être issue d'une réminiscence de la faille de St Cyprien. L'alignement de cette zone broyée avec Beynac (point sensible signalé dans la carte géologique) possède la même direction que la faille.

b) Le recouvrement Sidérolithique du sommet des plateaux

Il s'agit de grès, de sables et d'argiles rougeâtres formés à partir de l'altération des carbonates détritiques et des produits du Massif Central ayant alimenté des accumulations argilo-sableuses marron-rouge. On les retrouve à l'état de vestiges au point topographique le plus haut de la zone d'étude, entre les lieux-dits Sybanque sur Sarlat et Boutifare sur Vézac, autour de la RD 57.

c) Les dépôts alluvionnaires

Ce sont des formations les plus récentes de la zone d'étude, déposées par la Dordogne et ses ruisseaux affluents en rive droite : La Cuze, Le Pontou, Le Treuil, Le Brudou, Le Béringot.

Le cours divagant de la rivière a donné une sédimentation fluviale méandrique. On rencontre ainsi les lentilles juxtaposées de graves, sables ou limons, agencées en chenaux d'écoulement enchevêtrés. La dominante de ces alluvions est sableuse et s'explique par le régime hydraulique de la Dordogne à cet endroit.

Hormis le fond des vallées actuelles de la Dordogne et de ses cours d'eau affluents, la zone d'étude traverse les trois niveaux de terrasses alluviales existant sur le site :

- la haute terrasse : elle subsiste en peu d'endroits de la rive droite dans la vallée, mais est très bien représentée à Vézac. Elle est composée de galets arrondis de 4 à 6 cm de quartz blanc laiteux, de quartzite gris-jaune, de gneiss très altérés, accompagnés de quelques rognons de silex. Ces galets sont emballés dans un sable marron moyen, l'horizon superficiel étant limoneux.

- la moyenne terrasse : peu répandue elle aussi, elle est très développée sur Saint-Vincent-de-Cosse et moyennement sur Vézac et Castelnau-la-Chapelle. Les éléments qui la constituent sont en majorité des galets de 6 à 8 cm. Ils sont arrondis, lisses, souvent de quartz blanc jaunâtre parfois rose, mêlés à des quartzites gris à noirs, mais aussi à des galets de gneiss légèrement altérés ainsi que quelques débris de calcaire. La surface est couverte par un limon très sableux.

- la basse terrasse : on la retrouve sur les trois communes, mais c'est sur Castelnau-la-Chapelle, à l'intérieur du méandre, qu'elle est la plus importante. Cet épandage alluvionnaire renferme des galets d'une taille de 8 à 10 cm de quartz blanc rouge, de quartz gris jaunâtre, de gneiss peu altérés. Ces éléments sont mélangés à un sable clair devenant limoneux et argileux, de couleur marron en surface.

- le fond de vallée : limité aux parties basses inondables proches de la Dordogne et aux vallées de ses affluents, il est composé d'épandages dus au cours actuel. Ceux-ci présentent une majorité de galets d'une taille de 10 cm avec des exceptions jusqu'à 20 cm. Ces galets sont arrondis et lisses, ils sont en quartz blanc, quartzite gris foncé et en gneiss très peu altéré.

d) Les cavités

Signalons sur la zone d'étude l'existence d'une grotte au lieu-dit Le Brugat sur la commune de Vézac en bordure Est de la RD 57.

Elle a été découverte en 1969 dans le calcaire karstifié du Coniacien.

e) Rappel des principales conclusions de l'étude thermographique de la falaise de Beynac

Même s'il ne concerne pas directement l'aire d'étude le rappel succinct des conclusions de l'étude thermographique de la falaise de Beynac¹ est indispensable, dans la mesure où il rend compte d'une particularité forte de la géologie locale qui a contribué à orienter les choix de tracés.

Le but de l'étude était de préciser les zones de la falaise de Beynac qui constituent un danger de chutes ou d'éboulement analogues à celui qui a détruit une partie du village de Laroque-Gageac en 1957. En effet, les caractéristiques morphologiques, géologiques et lithologiques sont sensiblement les mêmes que celles de Laroque-Gageac, avec toutefois une caractéristique complémentaire : celle de la présence du célèbre château et de la chapelle qui dominent le village, immédiatement au bord de la falaise.

¹Rappelons que cette étude, commanditée par la commune de BEYNAC et le département de la Dordogne, a été réalisée par le professeur Lévêque de l'université de BORDEAUX.

La falaise de Beynac appartient en quasi-totalité à l'étage Coniacien constitué de calcaires quartzeux dans le tiers supérieur, de calcaires à la partie médiane et de marno-calcaires souvent peu marneux avec quelques silex. Le haut de la falaise constituant la première masse rocheuse de calcaires quartzeux jaunâtres a une épaisseur variable de 15 à 25 m. C'est cette partie supérieure qui constitue la masse la plus fragile et la plus endommagée par les dissolutions du ciment de calcite par les eaux des précipitations.

En effet, on n'observe pas de forme d'altération par érosion à la base de la falaise puisque la couche sensible présente à La Roque-Gageac n'existe pas à Beynac. Le cas des ruptures de piliers qui constituent la base de la falaise de Laroque-Gageac ne peut donc être invoqué à Beynac.

Ces altérations sont d'abord favorisées par le réseau de fissures et fractures, qui affecte la masse des calcaires de la falaise, aussi bien que les calcaires crayeux et marneux qui supportent les habitations du village.

L'altération en cavernes de dissolutions avec des résidus de sable ferrugineux à la base, n'a affecté à Beynac que la zone comprise au pied du château et apparaît sensiblement moins importante qu'à La Roque-Gageac et Domme.

Toutefois, les relevés thermographiques ont pu mettre en évidence des zones dangereuses risquant de provoquer des éboulements sous forme de volumes d'éboulis de quelques m³ à quelques centaines de m³. Les plus sensibles sont celles de la base du massif sur lequel est implantée la chapelle de Beynac qui comprend des blocs désolidarisés mécaniquement du massif situé entre la chapelle et le château. Ce massif est lui-même, dans le détail, composé de sous-ensembles dont certains sont instables.

En conclusion, il apparaît nettement un premier résultat d'ensemble : un éboulement de plusieurs milliers de mètres cubes, analogue à celui de janvier 1957, de Laroque-Gageac, est hautement improbable, dans un avenir proche ou moyen.

En revanche, il est évident que des parties de la falaise, de quelques dizaines ou de quelques centaines de mètres cubes, au maximum, vont inéluctablement se détacher dans un avenir impossible à préciser.

Dans ces conditions, en attendant l'exécution d'un réseau de surveillance par mesures directes et par télémessures, des précautions élémentaires sont indispensables :

- interdiction du passage rapide et de l'arrêt prolongé des poids lourds, moteurs même au ralenti, sur la route départementale à la base de la falaise;

- interdiction de l'usage d'explosifs puissants sous la falaise. Seules, des petites charges de quelques centaines de grammes pourraient être tolérées.

- **impossibilité d'admettre l'exécution de grands travaux d'élargissement de la route départementale** à partir de terrassements de plusieurs centaines de mètres cubes, à l'explosif. Une variation sensible du champ actuel des contraintes à la base de la falaise et au niveau topographique ou au-dessous du niveau de la route, présente des risques.

L'exécution de travaux de confortement qui dépasseront, à l'évidence, les ressources financières de la commune de Beynac, devra faire appel à des procédés délicats à mettre en œuvre, qui ne pourront être confiés qu'à des entreprises spécialisées.

2.2.1.3. Pédologie

Les sols rencontrés dans le secteur sont à classer dans deux catégories distinctes² :

² voir : Wilbert-INRA 1986 : inventaire et localisation des cartographies pédologiques en Aquitaine.

a) Les "alluvions de basses vallées"

Globalement, ce sont des **sols alluviaux peu évolués** plus ou moins sensibles à l'hydromorphie de profondeur en raison de la proximité de la nappe phréatique (gley possible).

Sur le plan agricole, le milieu étant convenablement drainé, on a des sols profonds, sans obstacle mécanique à la pénétration des racines, non appauvris chimiquement et très riches en matière organique. Ce sont **des sols agronomiquement excellents**.

Ils concernent sur la zone d'étude la vallée de la Dordogne entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, et se composent de plusieurs systèmes¹ :

- Le système des alluvions anciennes :

Ce sont des sols bruns ou bruns lessivés à pH neutre. Ils possèdent une texture moyenne devenant faible en profondeur, avec une faible teneur en matière organique bien décomposée.

On les retrouve sur le secteur d'étude uniquement dans une petite zone au Sud de la voie ferrée sur Vézac. Ils permettent toutes les cultures possibles sauf celles des plantes des terrains acides.

- Le système des bas-fonds inondables :

Ces sols occupent les bas-fonds des vallées des affluents de la Dordogne. Ils se retrouvent sur la zone d'étude dans la vallée du ruisseau Le Pontou, de part et d'autre de la RD 57 depuis Lavignerie sur Vézac jusqu'à Bonnefond sur Sarlat, ainsi qu'à l'extrémité Nord-Est de la zone d'étude de part et d'autre de la RD 46 sur Sarlat.

Il s'agit de sols à gley de surface et d'ensemble et de sols peu évolués hydromorphes.

Les terrains sont inondables en hiver et l'eau peut y séjourner longtemps. Leurs propriétés hydriques et physiques les rendent difficiles à cultiver. De ce fait, leur vocation normale est la prairie pour le pâturage ou la fauche, la plantation de peupliers et, dans certains cas le maïs.

- Le système des alluvions modernes :

Ce système regroupe les alluvions modernes submersibles des méandres et les alluvions non submersibles de la Dordogne. On les retrouve sur une grande partie Sud de la zone d'étude, de Saint Vincent de Cosse à Vézac (lieu-dit Lavignerie), dans la vallée de la Dordogne.

Il se compose de sols peu évolués, parfois hydromorphes, pauvres en matière organique et à pH neutre. Ces terrains peuvent ainsi accueillir aussi bien des arbres fruitiers, des cultures maraîchères, de la vigne, des céréales et des prairies.

b) Les systèmes des plateaux

Ces sols concernent toute la partie Est/Nord-Est de la zone d'étude entre Vézac et Sarlat. On peut y distinguer deux systèmes :

- Le système des causses verts :

Ce système se développe sur les calcaires du Crétacé et couvre la majeure partie des plateaux de l'Est et du Nord-Est de la zone d'étude, sur Vézac, Vitrac et Sarlat.

Les sols sont des rendzines le plus souvent brunes, parfois rouges, à matière organique moyennement abondante et à pH basique. Ils sont dans la zone d'étude parfois ensevelis sous les terrains tertiaires du Sidérolithique.

¹ Système = Qui regroupe des sols ayant une tendance pédogénétique générale voisine et une roche mère identique.

Ils autorisent essentiellement la culture des noyers et la trufficulture.

- Le système du Sidérolithique :

Il s'agit de sols lessivés à pseudogley ou sols lessivés acides très acides, et contenant relativement peu de matière organique mal décomposée.

Ils sont pauvres et souvent atteints d'excès hivernal et printanier d'humidité. En effet, ces terrains peuvent stocker l'eau météorique et empêcher un ruissellement violent, mais à cause de leur richesse en argile, ils peuvent aussi s'engorger.

Ils accueillent une végétation constituée essentiellement de chênes, pins et châtaigniers (principalement pour les papeteries).

2.2.2. Hydrogéologie

2.2.2.1. Les nappes d'eau souterraine

Les aquifères connus dans la région sont regroupés dans le Crétacé Supérieur, et sur la zone d'étude plus précisément dans :

- le Turonien supérieur à faciès grésosableux, capté par la ville de Sarlat;
- le Coniacien gréseux et fissuré;
- le Santonien gréseux et sableux.

Une nappe phréatique en relation avec la Dordogne existe dans les dépôts alluvionnaires. Les niveaux d'eau relevés varient saisonnièrement, un abaissement du niveau étant à prévoir en période estivale. En Septembre 1988, les niveaux de cette nappe s'établissaient entre - 2,60 m (partie proche de la Dordogne) et - 7 m de profondeur².

D'après l'étude réalisée par le BRGM et le bureau d'étude ANGELI³, les nappes du secteur d'étude présentent une **vulnérabilité directe importante** dans la vallée de la Dordogne sur Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, et Vézac, ainsi que sur certaines zones dans la partie Nord-Est de la zone d'étude sur Vézac et Sarlat. La pollution peut ainsi s'y propager rapidement, sur une assez grande distance.

Cette **vulnérabilité peut devenir localement très importante** dans un secteur Est de part et d'autre de la RD 57 et de la voie SNCF, grossièrement entre Les Magnanas sur Vézac et Bonnefond sur Sarlat et sur les coteaux de Castelnaud la Chapelle. La pollution peut donc se propager dans certains terrains sur une grande distance et très vite.

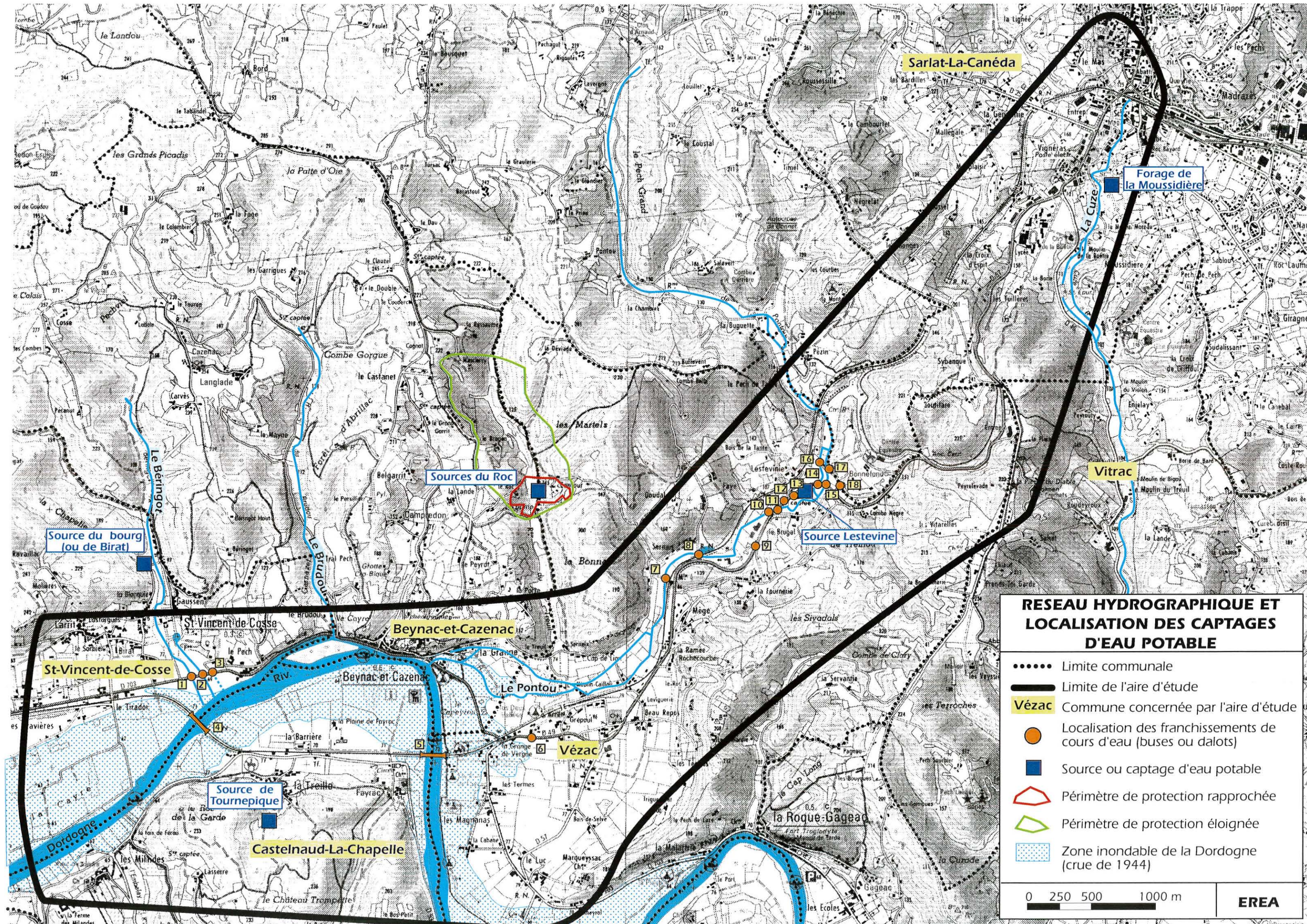
Signalons une zone de **vulnérabilité hydrogéologique variable** de part et d'autre de la RD 57 entre les lieux-dit Boutifare sur Vézac et Les Tuillières sur Sarlat. Cela signifie que dans ces terrains, la pollution peut se propager lentement, plus ou moins loin, mais surtout persiste longtemps.

² Relevés SORES :

Plus précisément les relevés piézométriques réalisés à différents points de sondage sur le futur tracé donnent les indications suivantes :

- au pied du pont du Pech en rive droite : minimum (Décembre 1988) - 2,60 m; maximum (Septembre 1988) - 3,50 m,
- au pied du pont du Peche en rive gauche : minimum (Mars 1989) - 0,40 m; maximum (Janvier 1989) - 1,50 m,
- au pied du pont de Beynac en rive droite : minimum (Décembre 1988) - 0,50 m; maximum (Janvier 1989) - 1,30 m;
- au pied du pont de Beynac en rive gauche : minimum (Avril 1989) - 2,30 m; maximum (Février 1989) - 4,50 m,
- lieu-dit Les Sables (Vézac) : minimum (Avril 1989) - 4,55 m; maximum (Février 1989) - 6,00 m.

³ Potentialités et protection des nappes d'eau souterraines du département de la Dordogne (Janvier 1989).



Sarlat-La-Canéda

Forage de la Moussidière

Sources du Roc

Source Lestevine

Vitrac

Source du bourg (ou de Birat)

Beynac-et-Cazenac

St-Vincent-de-Cosse

Source de Tournepieque

Castelnaud-La-Chapelle

RESEAU HYDROGRAPHIQUE ET LOCALISATION DES CAPTAGES D'EAU POTABLE

- Limite communale
- Limite de l'aire d'étude
- Vézac Commune concernée par l'aire d'étude
- Localisation des franchissements de cours d'eau (buses ou dalots)
- Source ou captage d'eau potable
- ⬡ Périmètre de protection rapprochée
- ⬡ Périmètre de protection éloignée
- ▨ Zone inondable de la Dordogne (cru de 1944)

0 250 500 1000 m

EREA

2.2.2.2. Les sources

Dans le secteur, on les retrouve en assez grand nombre, généralement en position dite de fond de vallée (alimentant parfois les marécages tourbeux).

Leur débit est le plus souvent faible.

Elles sont relativement nombreuses dans la partie Nord de la zone d'étude, dans la vallée de la Dordogne sur Saint Vincent de Cosse et Beynac, ainsi que dans la vallée du ruisseau Le Pontou le long de la RD 57 entre Vézac et Sarlat.

On en compte également une sur Castelnaud la Chapelle, dans le méandre de la Dordogne.

2.2.3. Les captages d'eau potable

Les ressources en eau que constituent les aquifères sont utilisées pour l'alimentation en eau potable (AEP) de certaines communes de la zone d'étude.

Il s'agit des captages suivants, localisés sur la carte ci-après :

- **Sources du Roc** sur la commune de Beynac et Cazenac, à l'extrémité Nord de la zone d'étude, qui l'alimente et dispose des périmètres de protections immédiate, rapprochée et éloignée, définis dans l'arrêté préfectoral de D.U.P. du 27 Mars 1995.

- **Source du bourg** (ou de Birat) sur Saint Vincent de Cosse, à l'extrémité Nord-Ouest de la zone d'étude, qui alimente cette commune et ne bénéficie pas de D.U.P.

- **Source de Tournepique** sur Castelnaud la Chapelle dans la partie Sud du secteur étudié, alimentant cette commune et ne possédant pas de D.U.P.

- **Source de Lestivinie** sur Vézac, en bordure Nord-Ouest de la RD 57, sans D.U.P. et alimentant la commune.

- **Forage de Moussidière** sur Sarlat, à l'extrémité Nord-Est de la zone d'étude, qui alimente la commune.

2.2.4. Hydrologie de surface

L'analyse de l'hydrologie de surface revêt une grande importance en raison, bien sûr, de la présence de la Dordogne et de son double franchissement par la future voie.

2.2.4.1. La Dordogne

La Dordogne se situe, à la hauteur du site, dans la partie moyenne de son cours, à 190 km de sa confluence avec la Garonne.

Sur le site, sa largeur évolue entre 95 m (au droit de Beynac) et 145 m (au droit des îles). Au pont SNCF de Saint Vincent de Cosse, celle-ci est de 125 m, alors qu'au pont SNCF de Beynac elle est de 110 m.

a) Caractéristiques hydrométriques

La réalisation de nombreux barrages sur son cours, au cours du siècle, a permis la **régulation** de la Dordogne dont le régime était auparavant assez capricieux.

Toutefois ses extrêmes saisonnières sont encore relativement marquées, comme le font apparaître les moyennes suivantes :

Voie de la Vallée de la Dordogne - Liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat
Déviation de la RD 703, de Beynac et Aménagement des RD 49 et RD 57.
Communes de St Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, et Sarlat la Caneda.

- débit moyen estival : 74 m³/s,
- débit moyen hivernal : 303 m³/s.

D'autre part, les crues hivernales demeurent fréquentes. Au cours des 40 dernières années certaines d'entre-elles ont été particulièrement importantes. Les grandes crues qui servent à délimiter l'extension maximale de la **zone inondable** (voir carte) sont :

- la crue de 1944,
- la crue de 1952,
- la crue de 1981,
- la crue de 1982.

Parmi celles-ci, **c'est la crue de 1944 qui a atteint l'intensité maximum** avec une cote des plus hautes eaux de 65,36 m au pont du Pech et 68,36 m au pont de Beynac (hauteur de la lame d'eau : 4,36 m).

Les débits de crue caractéristiques pour la section Castelnaud - Allas les Mines retenus par le LCHF¹ sont les suivants :

Fréquence (années)	Débit (m ³ /s)
2	1105
5	1480
10	1725
30	2100
50	2285
100	2500

b) La morphologie du lit de la Dordogne :²

Dans cette portion de vallée, la Dordogne méandre fortement à l'intérieur de son champ d'inondation. En amont du pont SNCF de Beynac, le lit mineur longe le pied du coteau rive gauche et le champ d'inondation est, à ce niveau, très étroit (largeur minimale : 130 m).

Au delà, entre les deux ponts SNCF, le lit mineur vient se caler au pied des falaises de Beynac rive droite. A ce niveau, il est encombré de plusieurs îles très boisées.

En rive gauche, à l'aval du pont de Beynac, le lit majeur à l'intérieur du coude de Beynac est très dégagé, hormis une rangée d'arbres en bordure de berge. Les deux remblais d'accès au pont de Beynac sont réalisés sans ouvrage de décharge dans le lit majeur. En outre, les travées de rive gauche sont rendues en partie inopérantes, notamment par la présence d'une abondante végétation.

De même, les remblais d'accès au pont SNCF de Saint Vincent de Cosse sont totalement opaques aux écoulements. Il faut noter également que, en rive gauche, de part et d'autre du pont, il existe des zones boisées importantes, situation défavorable au fonctionnement hydraulique optimal des ouvrages.

En aval du pont de Saint Vincent de Cosse, la Dordogne traverse son champ d'inondation pour revenir rive gauche au niveau d'Envaux. A cette hauteur, la partie droite de la vallée présente un **champ d'inondation très actif** du fait des débordements importants qui se produisent dans la dépression naturelle existante en rive droite à l'aval immédiat du pont.

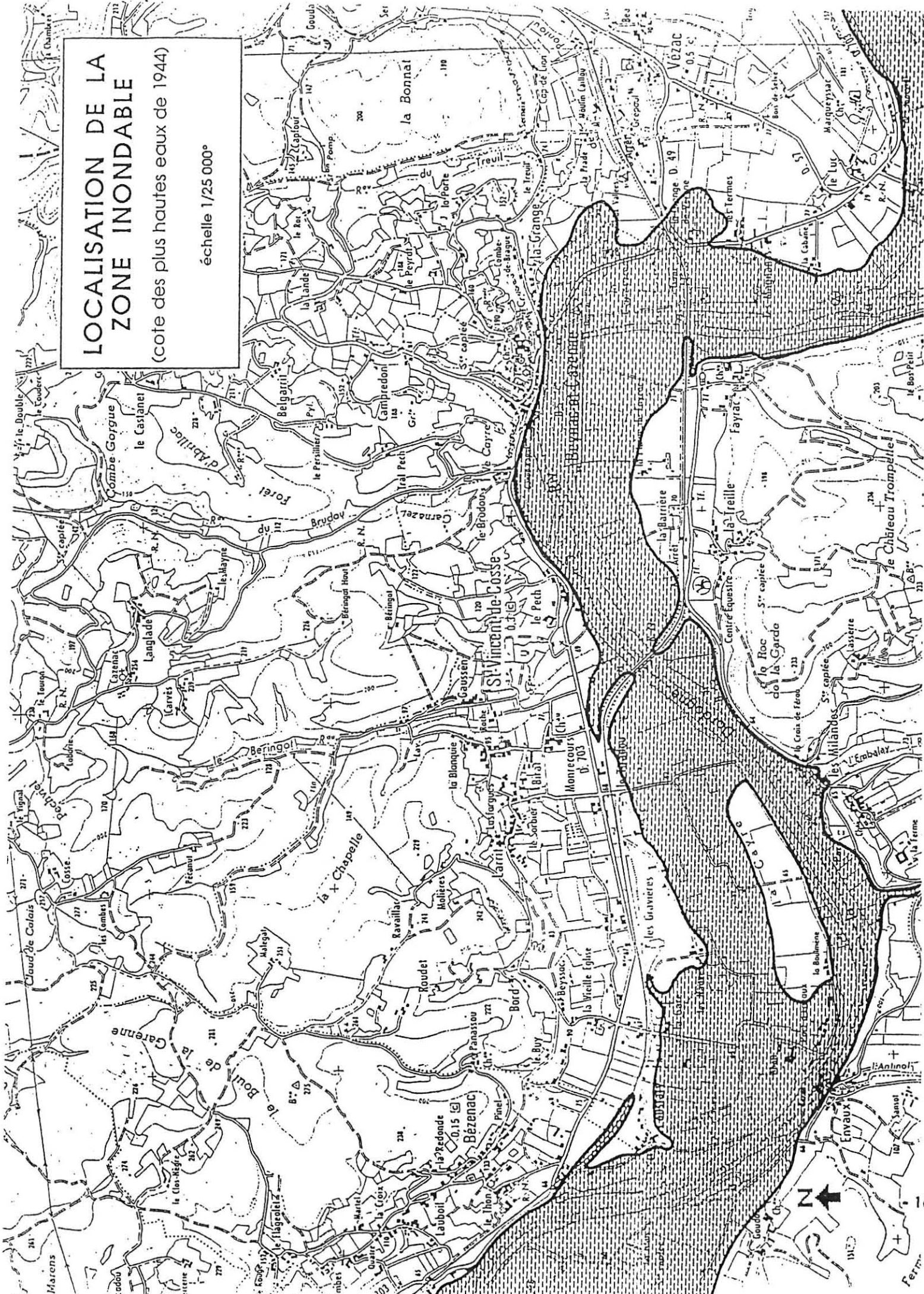
¹ Etude hydraulique réalisée par le LCHF sur une portion de 14 km de la Dordogne, entre Allas Les Mines et Castelnaud (Août 1988).

² La description du cours d'eau lui-même est faite au chapitre 2.3. : milieu naturel paragraphe 2.3.2., caractéristiques morphodynamiques

LOCALISATION DE LA ZONE INONDABLE

(cote des plus hautes eaux de 1944)

échelle 1/25 000°



Toutefois, on notera entre ce chenal et la Dordogne une partie haute partiellement bâtie (hameau du Port d'Envaux) qui échappe presque entièrement aux inondations (y compris la plus importante d'entre elles : celle de 1944).

c) Caractéristiques morphologiques

Le secteur d'étude fait partie du lot D 7 dont PUSTELNIK dans son "hydrobiologie de la rivière Dordogne" a dressé la cartographie écologique en 1984 pour le C.S.P (voir carte). Monsieur PUSTELNIK nous a obligeamment fourni les données concernant ce paragraphe ainsi que celui sur les populations piscicoles.

Les zones situées autour des deux ponts de chemin de fer sont calmes et assez profondes (4 à 6 m à l'étiage). Cependant, des radiers au niveau des îlots de Beynac et à 500 m en aval du pont SNCF de Saint Vincent de Cosse présentent des vitesses de courant plus importantes (60 à 70 cm/s à l'étiage).

Le fond du cours d'eau est constitué par un mélange graveleux homogène, à forte proportion de sable interstitiel et parsemé, surtout le long des rives, de blocs calcaires.

Au niveau du pont SNCF de Saint Vincent de Cosse, on observe sur la rive gauche deux noues de petite taille, bien ouvertes par l'aval sur la rivière. Leur fond est envasé.

A 150 m en amont du pont, sur la même rive, se trouve une couasse étroite et longue (400 m X 20 m). Ce bras peu profond alimenté par l'aval est en cours d'envasement.

Enfin, une petite noue existe sur la rive droite juste en amont du pont SNCF de Fayrac.

d) Description des ouvrages de franchissement de la Dordogne

Le pont SNCF de Saint Vincent de Cosse est constitué de 7 travées égales de 24 m. D'une longueur de 205 m, il repose sur 7 piles maçonnées de 3,5 m de largeur. La première travée en rive gauche se situe entièrement sur la berge et les travées qui se trouvent à ses cotés sont en grande partie obstruées par des îles et de la végétation.

Le pont de Beynac ne comporte que 5 travées égales de 24 m séparées par 4 piles maçonnées de 3,5 m de largeur sur la partie franchissant le lit mineur. De part et d'autre de la rivière sont implantés des ouvrages de décharge présentant 3 travées d'une longueur totale de 24 m. Il faut signaler en rive gauche le développement d'une végétation abondante qui rend en partie inefficaces les 3 travées.

2.2.4.2. Les autres éléments du réseau hydrographique

a) Principales caractéristiques

Ils sont très peu nombreux : les caractéristiques des sols, s'égouttant relativement bien, assurent en général l'élimination des eaux météoriques dans ce secteur.

Toutefois, il convient de préciser certains aspects :

- **Sur la commune de Saint Vincent de Cosse** : on relève la présence du ruisseau **Le Béringot**. Cet émissaire très modeste long de 3 km environ, draine un bassin versant de près de 200 hectares et se jette dans la Dordogne à une cinquantaine de mètres en amont du pont SNCF.

Sur le site d'étude, sa section est de l'ordre de 3 m pour une profondeur moyenne de 2 m. Il a fait l'objet d'un curage récent.

Son débit est faible, inférieur à 0,5 m³/s, toutefois il reste alimenté toute l'année grâce à deux sources.

A proximité immédiate de ce premier émissaire, au lieu dit « Gausse », on relève l'existence d'une source aménagée ayant servi par le passé à l'alimentation en eau du Château de Monrecours et toujours

déverse dans un plan d'eau long de 170 m et large d'une quinzaine de mètres, lui-même relié à la Dordogne par un fossé dont les caractéristiques sont légèrement inférieures à celle du Béringot.

- **Sur la commune de Castelnau la Chapelle**, on n'a relevé aucun fossé drainant le secteur concerné. Les ruissellements sur les versants à forte pente surplombant le site sont presque entièrement stopés - y compris par forte pluviosité - par la couverture boisée.

- **Sur la commune de Vézac se trouve le ruisseau de Pontou.** De faible amplitude (8 km), ce cours d'eau traverse la plaine de Vézac, où il présente un aspect fortement artificialisé par les retenues de moulins et les dérivations successives reconverties à fins décoratives, avant de rejoindre la Dordogne à Beynac.

Le secteur des "Sables", sensible aux phénomènes de rétention d'eau, est parcouru par un fossé de drainage qui traverse la zone d'étude selon une direction grossièrement Nord-Ouest/Sud-Est.

D'autre part on relève plus précisément une portion mitoyenne à la RD 703 (côté Est, de part et d'autre des habitations au lieu-dit "Les Magnenas") assez fréquemment sujette à des submersions temporaires après de gros orages (les plus importantes ont été relevées en 1983).

- **Sur la commune de Sarlat, on relève la présence du ruisseau la Cuze.** Ce cours d'eau, d'un développement relativement important (9,8 km), traverse à ciel ouvert une faible section de l'aire d'étude, à l'Est. Prenant sa source au Nord de SARLAT, il est dans un premier temps canalisé sur toute la traversée d'agglomération.

Il présente, à hauteur de l'intersection RD 46/RD 25 incluse dans son bassin versant, des caractéristiques médiocres : eaux très turbides, mauvaises odeurs, aspect de fossé (encaissement des berges : 1,8 à 2 m; faible épaisseur de la colonne d'eau : 0,1 m).

b) Description des ouvrages de franchissement des autres cours d'eau par la voirie

Les autres cours d'eau et les fossés de la zone d'étude sont franchis par le réseau de communication local (RD703, RD 49, RD 57 et voies communales) par l'intermédiaire de buses ou dalots, comme indiqués dans le tableau ci-après :

N° d'ordre	Fossé ou cours d'eau franchi	Ouvrage de franchissement
1	Le Béringot	Buse de Ø 0,90 m
2	Fossé Source Captée	Buse de Ø 0,40 m
3	Fossé	Arche maçonnée L=0,60 m; H=0,40 m
4	Dordogne	Pont SNCF en amont de Beynac L = 205,1 m ; H = 10,60 m/TN
5	Dordogne	Pont SNCF en aval de Beynac L = 219,89 m ; H = 10,60 m/TN
6	Fossé	Buse de Ø 0,30 m
7	Ruisseau de Pontou	Deux buses de Ø 0,60 m
8	Ruisseau de Pontou	Ouvrage cadre sous voie SNCF L=4,5 m; H=3 m
9	Fossé	Buse de Ø 0,30 m
10	Ruisseau de Pontou	Deux buses de Ø 1,00 m
11	Fossé	Buse de Ø 0,20 m
12	Fossé	Buse de Ø 0,40 m
13	Fossé Source Captée	Buse de Ø 0,30 m
14	Ruisseau de Pontou	Deux arches : L=1 m; H=0,60 m
15	Ruisseau de Pontou	Buse de Ø 0,60 m

16	Ruisseau de Pontou	Dalot : L=0,60 m; H=0,50 m
17	Ruisseau de Pontou	Dalot : L=0,60 m; H=0,50 m
18	Fossé	Dalot : L=0,50 m; H=0,35 m

2.2.4.3. Nomenclature au titre de la Loi sur l'eau et nature des travaux

La demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, qui fait partie intégrante de la présente étude d'impact, est établie pour les opérations suivantes :

Ouvrages, installations, activités	Rubrique	Régime
Ouvrages, remblais et épis dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant un obstacle à l'écoulement des crues.	2.5.3.	Autorisation
Rejet d'eaux pluviales dans les eaux superficielles ou dans un bassin d'infiltration, la superficie totale desservie étant supérieure à 20 ha.	5.3.0.	Autorisation

Les cours d'eau concernés par les franchissements et les rejets d'eaux pluviales liés au projet sont :

- la rivière **Dordogne**;
- le ruisseau **de Pontou**.
- le ruisseau **la Cuze**.

Aucun rejet d'eaux pluviales ne sera réalisé dans le ruisseau Le Béringot.

2.2.5. Les données climatologiques

Le tableau ci-après présente les précipitations moyennes mensuelles relevées sur 30 années (de 1969 à 1998) sur la station météorologique de Domme, distante de près de 6 km au Sud-Est de la zone d'étude :

Mois	Janv.	Fev.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Aout	Sept	Oct	Nov	Dec	Total
mm	78,9	76,2	58,6	72,3	82,8	72,9	55,3	71,7	65,1	80,2	73,1	80,1	867,2

La pluviosité annuelle dans la zone d'étude apparaît relativement abondante, bien qu'encore inférieure à la pluviosité enregistrée sur la façade atlantique (960,3 mm à Bordeaux). Ces hauteurs moyennes de précipitation sont bien réparties sur l'année, sans écart important entre hiver et été, avec des pluies d'orage plus fréquentes en début d'été.

De plus, depuis toujours, de violentes averses ont été enregistrées, et ce en toutes saisons (valeurs en millimètres pour 24 heures) :

année	1996	1974	1988	1998	1971	1973	1978	1973	1993	1970	1984	1993
mois	Janv.	Fev.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Aout	Sept	Oct	Nov	Dec
mm	75,0	36,0	31,3	48,0	49,5	48,1	50,0	90,0	60,5	53,2	75,5	36,0

Les records se situent autour entre 75 et 90 mm pour 24 heures aux mois de Novembre, Janvier et Août, soit légèrement au-delà des moyennes mensuelles.

Les autres mois de l'année ont connu des précipitations maximales en 24 heures variant de 31,3 à 60,5 mm.

D'autre part, d'une manière générale, on compte 35 jours d'orage sur l'année et, moins de 3 jours par mois connaissent des précipitations supérieures à 10 mm, et seuls les mois de Décembre à Février peuvent subir quelques heures de chute de neige.

Ces données témoignent d'un **climat encore d'influence océanique caractérisant la zone d'étude.**

2.2.6. Données sur la qualité de l'air

La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n°96.1236 du 30 Décembre 1996 institue un système de surveillance de la qualité de l'air, définit les objectifs de qualité, les seuils d'alerte et les valeurs limites. Elle fixe également les principes de plans généraux pour la qualité de l'air, les plans de protection de l'atmosphère, les plans de déplacements urbains et les mesures d'urgence.

L'analyse qui suit se bornera à rappeler les principes généraux permettant d'évaluer les incidences de la circulation routière sur la qualité de l'air, source essentielle de pollution atmosphérique dans la bande d'étude.

2.2.6.1. Les principaux polluants générés par la circulation routière

* **Le dioxyde de Soufre (SO₂)** exprime notamment la combustion des énergies fossiles solides ou liquides (fuel) et des carburants (gazole).

* **Les fumées noires (FN)** proviennent des particules issues des moteurs thermiques, des produits de dégradation des matériaux de friction (plaquettes de freins, embrayage), de l'usure des moteurs et pneumatiques et des métaux lourds issus des additifs (dont le plomb).

* **Le monoxyde de carbone (CO)** résulte principalement des combustions incomplètes et son émission peut être considérablement diminuée par un réglage convenable des véhicules.

* **Le dioxyde de carbone (CO₂)** apparaît naturellement dans toute combustion, (en particulier des véhicules à essence).

* **Les hydrocarbures et aldéhydes** sont émis en partie par les moteurs des véhicules à essence, et en partie par les industries.

* **Les oxydes d'azote (NO_x)** proviennent à la fois des foyers industriels et domestiques et de moteurs d'automobiles (essence).

Le tableau ci-après indique, pour 1993, les émissions totales d'origine anthropique de polluants atmosphériques en France (d'après le CITEPA, 1996) :

	Transports routiers (millions de tonnes)	Émissions totales (millions de tonnes)	Part des émissions due aux transports routiers (%)
SO ₂	0,16	1,12	14
CO	5,80	9,61	60
CO ₂	106	380	28
COV	1,02	2,20	46
NO _x	1,05	1,54	68
Particules (FN)	0,086	0,209	41

A ces sources anthropiques¹ s'ajoutent les origines naturelles qui, pour certains polluants, sont prédominants à l'échelle du globe.

¹ Anthropique : qui est du fait de l'homme.

2.2.6.2. Les normes

Tous ces composés sont des composants ordinaires de l'air ambiant et sont émis dans l'atmosphère par des processus naturels (activité volcanique par exemple). A des doses normales, ils ne présentent aucun danger pour la santé des individus.

Les valeurs recommandées actuellement pour la protection de la santé humaine par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sont indiquées dans le tableau page suivante.

Particules en suspension (en µg/m ³)	125 sur 24 heures ⁽¹⁾ 120 sur 24 heures ⁽²⁾ 70 sur 24 heures ⁽³⁾ 50 sur l'année ⁽¹⁾
Dioxyde de Soufre (SO ₂ en µg/m ³)	500 sur 10 minutes 350 sur 1 heure 125 sur 24 heures 50 sur l'année
Dioxyde d'Azote (NO ₂ en µg/m ³)	400 sur 10 minutes 150 sur 1 heure
Plomb (en µg/m ³)	0,5 - 1,0 sur l'année
Ozone (O ₃ en µg/m ³)	150 à 200 sur 1 heure 100 à 120 sur 8 heures
Monoxyde de Carbone (CO en µg/m ³)	100 sur 15 minutes 60 sur 30 minutes 30 sur 1 heure 10 sur 8 heures

(1) Les valeurs particules sont combinées aux valeurs SO₂ : méthode "fumées noires" (coupure à environ 5 microns).

(2) Méthode Total Suspended Particules (TSP) = High Volume Sampler.

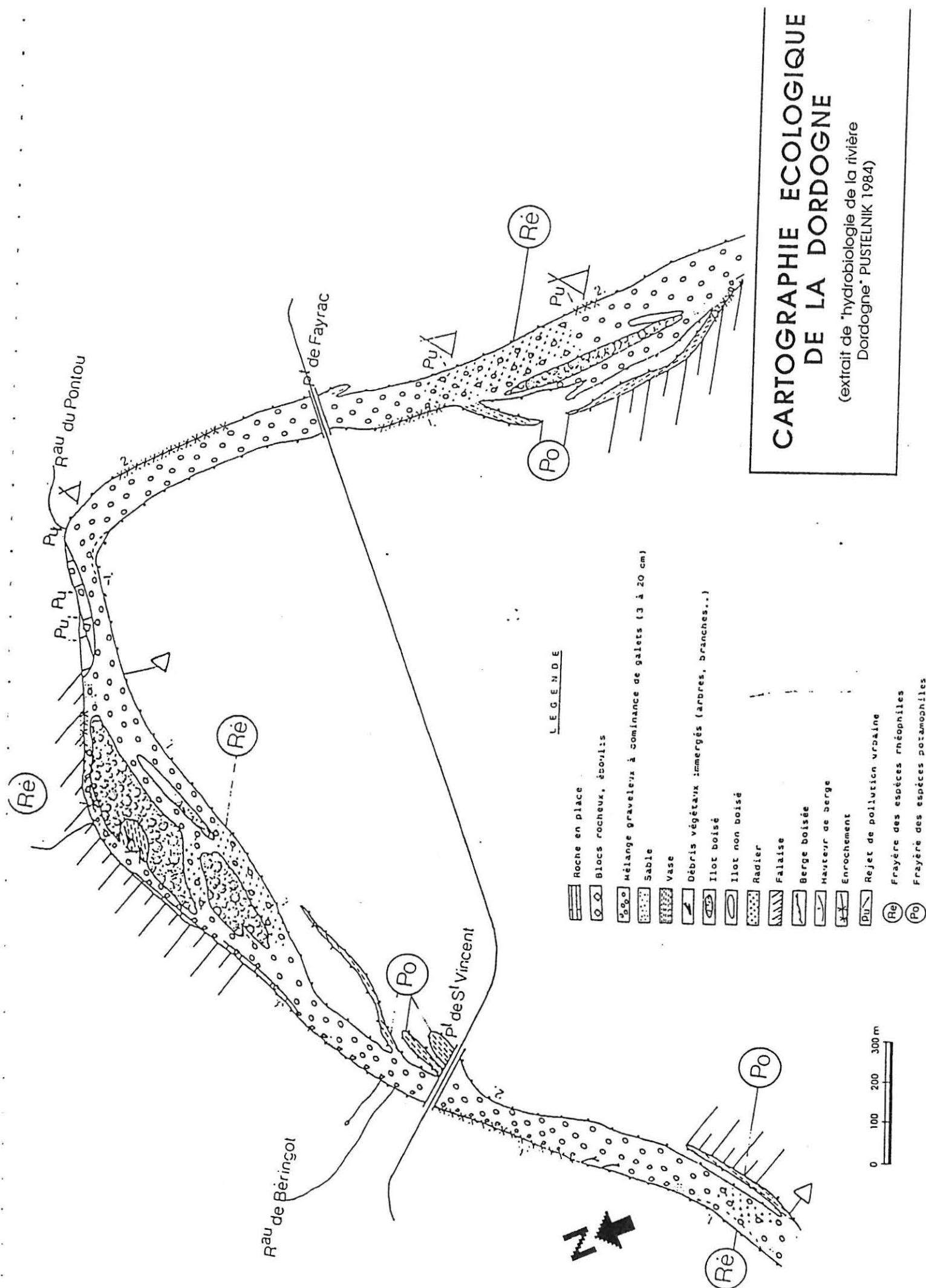
(3) Fraction thoracique (diamètre de coupure égal à 10 microns).

Le site du projet, et en particulier la section comprise entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, se situe en zone rurale et peu urbanisée, bénéficiant de conditions propices à la dispersion des polluants atmosphériques.

2.3. Etude du milieu naturel

Le secteur d'étude présente deux ensembles morphologiquement différents, couvrant deux aires inégales :

- d'une part au Sud, la Dordogne et sa vallée (avec sa plaine alluviale occupée par l'agriculture) et ses coteaux,
- d'autre part, un ensemble tabulaire de plateaux boisés, entaillés par quelques cours d'eau, avec leurs vallées et leurs pentes.



2.3.1. Le milieu aquatique

2.3.1.1. La qualité des eaux

Seuls les principaux éléments du réseau hydrographique font l'objet d'un suivi de qualité des eaux.

a) La Dordogne

Le réseau de surveillance de l'Agence de l'Eau Adour-Garonne possède un point de mesure (n° 059-000) au pont de la RD 46 à Cénac, distant de 2 km du secteur de Dordogne concerné.

L'Agence de l'eau, au regard de sa grille multi-usages, a attribué aux eaux de cette partie de la rivière la classe 2 pour la période 1989-1992. Ce classement correspond à des eaux de qualité passable. Cet état de pollution légère est pour une bonne part lié aux apports polluants transitant par la Cuze. Il faut également noter que pour la période précédente (1980-1986) cette partie de la Dordogne était en classe 1B (bonne qualité), ce qui traduit une certaine dégradation de la qualité des eaux.

b) La Cuze

La Cuze, en raison des rejets de la ville de Sarlat, montre un état de pollution notable à l'aval de l'agglomération. Juste en amont de la confluence avec la Dordogne, cette qualité s'améliore pour devenir passable (Classe 2).

c) Le Pontou et le Treuil

Ces ruisseaux ne possèdent pas une taille suffisante pour faire l'objet d'un suivi analytique de la part des administrations compétentes.

Toutefois des prélèvements effectués en 1987 dans le cadre de l'élaboration d'un plan de gestion piscicole¹ montrent que la qualité des eaux, hormis dans la partie aval traversant Beynac, est très bonne.

2.3.1.2. Flore

a) La Dordogne

* Phytoplancton et périphyton :

En dehors des noues et des couasnes où il se développe plus facilement, le phytoplancton présente des densités faibles et des peuplements peu diversifiés. En fait, il se compose surtout de périphyton arraché à son substrat et témoigne d'une qualité générale des eaux moyenne.

* Macrophytes :

La végétation rhéophile se développe en herbiers constitués en majorité de renoncules (*Ranunculus fluitans*). Cette plante neutrophile, radicante, débute son développement végétatif au printemps et fleurit en mai-juin. Vers la fin de l'été, les herbiers se dégradent et pourrissent.

Au niveau du secteur d'étude, ils sont localisés le long des îlots de Beynac et en face de la couasne des Milandes (800 m en aval du pont SNCF de Saint Vincent de Cosse).

Dans les zones plus calmes, en particulier dans les noues et les couasnes, croît une végétation potamophile plus diversifiée. On peut citer parmi les espèces les plus répandues :

- le cornifle (*Ceratophyllum demersum*)
- le myriophylle (*Myriophyllum spicatum*)

¹ Gérard GARBAYE, A.A.P.P. "La Gaule Sarladaise" : Plan de gestion piscicole des ruisseaux : La petite Beune, la Buguette, l'Enea, la Germaine (1987).

- la petite naïade (*Najas minor*)
- l'élodée du Canada (*Elodea canadensis*)
- le potamot à feuilles perfoliées (*Potamogeton perfoliatus*)
- les lentilles d'eau (*Lemna sp*)
- le nénuphar jaune (*Nuphar lutea*)

b) Les autres ruisseaux

La végétation aquatique apparaît beaucoup plus réduite sur les ruisseaux en raison notamment du déficit d'éclairement lié à la végétation ripariale, parfois particulièrement fournie.

On peut cependant relever des Fontinelles (*Fontinalis sp*), des Potamots et quelques autres hydrophytes.

2.3.1.4. Faune

a) La Dordogne

* Invertébrés :

Quinze classes d'invertébrés ont été répertoriées dans la Dordogne (données CEMAGREF, SRAE, C.S.P.).

Ces invertébrés appartiennent à des communautés vivant sur le fond du cours d'eau (invertébrés benthiques) ou dans le sous-écoulement de la rivière (invertébrés interstitiels ou hyporhéiques).

* Poissons :

Les caractéristiques morphodynamiques de la zone d'étude¹ la rendent plus adaptée aux espèces d'eau calme qu'à celles strictement rhéophiles.

Ainsi le Gardon (*Rutilus rutilus*) est très abondant, de même que l'Ablette (*Alburnus alburnus*), la Perche (*Perca fluviatilis*), le Brochet (*Esox lucius*). La reproduction de ces espèces potamophiles est correcte et en particulier localisée dans les bras morts. De fait, PUSTELNIK note la présence de frayères pour cyprinidés et ésocidés dans les noues et la couasne en amont du pont SNCF de Saint Vincent de Cosse.

Les espèces rhéophiles tolérantes se développent cependant bien et fraient correctement. Les populations les mieux représentées sont : le Barbeau (*Barbus barbus*), le Goujon (*Gobio gobio*), le Chevesme (*Leuciscus cephalus*), la Vandoise rostrée (*Leuciscus leuciscus burdigalensis*) appelée "assée noire" dans la vallée de la Dordogne.

Les herbiers à renoncules longeant les îlots de Beynac sont des lieux de fraie privilégiés pour ces espèces et en particulier pour le goujon.

b) Les autres ruisseaux

* Invertébrés :

A l'exception de la Cuze, les ruisseaux du secteur d'étude présentent des peuplements d'invertébrés benthiques caractéristiques des eaux de bonne qualité.

Seule la Cuze, en raison de la pollution chronique qu'elle subit, possède des populations pollurésistantes (chironomes, simulies, tubiflex...).

* Poissons :

Hormis la Cuze, les autres ruisseaux possèdent des peuplements caractérisés par la présence de la Truite fario (*Salmo trutta fario*) et de ses petites espèces d'accompagnement comme le Vairon (*Phoxinus phoxinus*) et le Chabot (*Cottus gobio*). Les densités numériques et pondérales sont faibles.

Les zones les plus calmes peuvent accueillir des espèces potamophiles tel le Brochet.

2.3.2. Le milieu terrestre

2.3.2.1. La flore

a) Les caractéristiques générales

La répartition des êtres vivants et en particulier des associations végétales résulte pour l'essentiel de l'action de trois grands types de facteurs :

* Les facteurs climatiques :

Comme l'ensemble du Périgord, le secteur d'étude est soumis à une influence atlantique prédominante. Cette influence permet la vie d'espèces adaptées à des températures moyennes et recherchant une certaine humidité. Elle se caractérise essentiellement par **la série du Chêne pédonculé**.

Une influence méditerranéenne se fait également sentir, favorisant le développement d'espèces méditerranéennes atlantiques et sub-méditerranéennes. Elle se caractérise par **la série du Chêne pubescent**.

Enfin, bien que plus faiblement, une influence médio-européenne est également identifiable. Elle correspond à des nuances climatiques plus accentuées que l'influence atlantique. Elle se caractérise par **la série du Chêne sessile**.

* Les facteurs édaphiques :

Les caractéristiques chimiques et physiques du sol modèlent également la végétation.

Les rendzines appartenant en particulier au système des Causses Verts favorisent l'installation du Chêne pubescent. Lorsque le sol est trop maigre les landes et pelouses de sa série se mettent en place.

A l'opposé, sur les sols bruns, bruns lessivés, bruns acides, podzoliques, se développe une végétation calcifuge ou silicicole. C'est notamment le cas de la chênaie silicicole couvrant les sables du Périgord.

Les sols hydromorphes des bas-fonds inondables accueillent quant à eux la série du bord des eaux (série de l'Aulne et du Saule).

* L'action anthropique :

L'action de l'homme a, depuis des siècles, modelé le milieu naturel : déboisements de la forêt climacique au profit des prairies, des cultures, du châtaignier très représenté sur le secteur d'étude, des plantations de conifères, du drainage des vallées...

Cependant, la pression anthropique s'est lourdement accentuée depuis quelques décennies. L'urbanisation a, en particulier, consommé de plus en plus d'espaces naturels au bénéfice du bâti, des voies de communication ou de transport d'énergie. La périphérie des agglomérations et surtout de Sarlat en témoigne.

Le développement de l'agriculture constitue également un facteur important de dégradation de l'environnement naturel, notamment au niveau de la plaine alluviale de la Dordogne.

¹ D'un point de vue typologique, elle fait partie de la "zone à barbeau" qui caractérise le cours moyen des fleuves et rivières.

Sortie Traceur.

b) Les formations végétales

Le tracé traverse sur sa plus grande partie les formations végétales des vallées, d'abord celle de la Dordogne puis celle, aux dimensions beaucoup plus modestes, du ruisseau de Pontou.

Les fonds de vallées facilement accessibles et aménageables en raison de la topographie ont été, souvent depuis longtemps, occupés par des cultures, des prairies et des zones bâties.

Sur son dernier tiers (du lieu-dit "le Brugal" à Sarlat) le tracé traverse les formations végétales des plateaux et de leurs coteaux. Il s'agit pour l'essentiel de boisements. Ils couvrent en effet la plus grande part de l'espace, les cultures, les prairies et le bâti agricole n'occupant que des clairières

* Les prairies :

La surface couverte par les prairies s'est réduite au bénéfice de celle dévolue aux cultures. Il s'agit pour la plupart de parcelles morcelées, seul un ensemble assez important subsiste au lieu-dit "la plaine de Fayrac".

Leur composition floristique varie notamment en fonction des conditions édaphiques (humidité en particulier) mais elles présentent en majorité un caractère mésophile. Elles sont évidemment dominées par des graminées, comme la Fétuque des prés (*Festuca glomerata*), le Pâturin des prés (*Poa pratensis*), le Vulpin des champs (*Alopecurus myosuroides*), l'Avoine pubescente (*Avenula pubescens*), auxquelles se joignent d'autres espèces prairiales, comme des papilionacées (Luzernes, Trèfles) et des composées (Centaurée jacée, Liondents), et en proportions variables suivant le degré d'utilisation ou d'abandon, des espèces rudérales (espèces poussant dans les terrains vagues et les décombres) et landicoles.

Il faut cependant relever l'existence de quelques prairies hygrophiles¹, très peu nombreuses, qui se développent sur quelques secteurs soumis aux inondations hivernales, notamment entre la RD 57 et la voie ferrée qui forme une barrière hydraulique (lieu-dit "la Fournerie Nord"). Elles se caractérisent par une abondance de Joncs tels le Jonc en panicule étalé (*Juncus effusus*) et le Jonc des bois (*Juncus acutiflorus*) ou de graminées comme des Agrostides (*Agrostis sp.*). Elles accueillent également d'autres hygrophiles comme le Renoncule flammette (*Ranunculus flammula*) et la Salicaire (*Lythrum salicaria*).

Sur les plateaux se développent des prairies mésoxérophiles qui offrent beaucoup d'analogies physiologiques avec celles des terrasses alluviales des grandes vallées. Elles constituent un des modes d'occupation du sol, avec les cultures et le bâti, qui contribue à miter le massif boisé recouvrant les plateaux du secteur d'étude.

* Les Peupleraies :

Cette monoculture de Peuplier commun occupe quelques parcelles en fond de vallée, notamment sur la commune de Vézac aux lieux-dits "Sermus" et "la Ramée". Sous les arbres se développe une flore très peu variée où l'on reconnaît l'Eupatoire et surtout la Ronce dont le recouvrement est souvent très important.

* Les Boisements ripariaux :

La végétation des berges appartient à la série du bord des eaux, c'est à dire à celle de l'aunaie saussaie. Elle se montre assez développée par endroits en bord de Dordogne, pouvant atteindre une cinquantaine de mètres en largeur en rive gauche au niveau du futur franchisement aval (pour seulement moins d'une dizaine en rive droite et de 20 à 30 m pour le futur franchisement amont). Elle est également bien présente le long du ruisseau de Pontou, du lieu-dit "le Brugal" jusqu'à la Dordogne, même si elle se limite pour l'essentiel à une seule rangée d'arbres.

La strate arborescente est constituée en majorité d'Aulne glutineux (*Alnus glutinosa*), d'Erable négundo (*Acer negundo*)² et du Saule blanc (*Salix alba*).

¹ Hygrophile : littéralement qui aime l'humidité. Végétation se développant sur un sol humide.

² L'Erable négundo se rencontre essentiellement en bord de Dordogne.

Le Frêne (*Fraxinus excelsior*) et le Peuplier commun (*Populus nigra*) sont moins abondamment représentés.

La strate arbustive est composée de Saule, d'Orme (*Ulmus campestris*)³, de Prunellier (*Prunus spinosa*), de Merisier à grappes (*Prunus padus*), de Sureau, de Ronce.

La composition de la strate herbacée évolue à mesure que l'on s'élève sur la rive (hygrophytes, mésohygrophytes, mésophytes). On trouve, parmi les espèces les plus communes : l'Iris jaune, la Laiche grêle (*Carex acuta*), la Salicaire, la Laiche des forêts (*Carex sylvatica*), le Gouet maculé (*Arum maculatum*), le Lierre terrestre (*Glechoma hederacea*), le Gaillet gratteron (*Galium aparine*), la Pulmonaire (*Pulmonaria officinalis*), l'Ortie (*Urtica dioica*), le Lierre (*Hedera helix*).

* Les friches :

En évoluant vers la friche les prairies et les anciennes cultures accueillent, en plus des espèces prairiales, des espèces rudérales⁴ comme les Oseilles (*Rumex sp.*), le Chardon (*Cirsium arvense*), des Plantains (*Plantago sp.*) et des ronces. Elles se retrouvent notamment dans la vallée de la Dordogne, en rive gauche et aux talus de la voie SNCF, à ses abords et à ceux des ponts de chemin de fer.

* Les boisements :

Les boisements, hormis les ripariaux, concernent la seconde partie du tracé, entre Vézac (lieu-dit "la Ramée") et Sarlat.

- La chênaie pubescente

Cette formation, représentée par des pré-bois ou des bois clairs continus, est dominée par le Chêne pubescent (*Quercus pubescens*).

Elle se développe sur des substrats calcaires, des rendzines ou des sols bruns, en exposition plutôt Sud.

La strate arbustive comprend le Genévrier, l'Erable champêtre, le Cornouiller sanguin, la Viorne lantane.

La strate herbacée accueille la Campanule agglomérée (*Campanula glomerata*), l'Euphorbe des bois (*Euphorbia amygdaloides*), la Spirée filipendule (*Filipendula vulgaris*) ainsi que des espèces de la pelouse sèche.

- La chênaie verte

Essentiellement méditerranéen, le Chêne vert (*Quercus ilex*) recherche les stations ensoleillées. De ce fait, bien qu'indifférent à la nature chimique du sol, il ne s'éloigne pas des versants Sud ou Est des coteaux calcaires bordant les grandes vallées.

Sur le secteur d'étude, la chênaie verte se localise très ponctuellement sur les coteaux de calcaires au Nord de "Mège" (Vézac) et du centre équestre de Bonnefond (Sarlat).

Par suite d'une étroite parenté écologique et de nombreux stades de transition entre les deux groupements, la chênaie verte englobe à peu près toutes les compagnes de la chênaie pubescente. Elle compte de plus quelques bonnes indicatrices spéciales, typiquement méridionales comme l'Alaterne (*Rhamnus alaternus*) et le Pistachier (*Pistacia terebinthus*).

³ L'orme n'est présent qu'au stade arbustif, la graphiose décimant les sujets adultes.

⁴ Espèces rudérales : espèces se développant sur les terrains vagues et les décombres.

Carte de l'occupation du sol n°2 (3 A3 couleur)

Soirée Traccer

- La Chênaie-charmaie

Cette formation se développe sur les pentes, en exposition Nord et Ouest sur des sols frais. Assez peu développée sur le secteur d'étude, on la retrouve surtout lors de l'arrivée sur Sarlat.

La strate arborescente est dominée par le Charme (*Carpinus betulus*) et les Chênes pédonculé, sessile et pubescent.

La strate arbustive contient l'Erable champêtre, le Prunellier, le Cornouiller sanguin.

La strate herbacée accueille notamment le Lierre, le Lierre terrestre, la Benoîte commune (*Geum urbanum*), le Gouet d'Italie (*Arum italicum*), le Brachypode des forêts (*Brachypodium sylvaticum*).

En bordure de route en particulier, la chênaie-charmaie peut présenter des faciès de dégradation se traduisant par l'extension de la Ronce, l'apparition de nitrophiles comme l'Ortie et d'essences telles le Robinier (*Robinia pseudocacia*) et l'Erable sycomore (*Acer pseudoplatanus*).

- La chênaie silicicole et la châtaigneraie

La chênaie silicicole et la châtaigneraie, qui constitue un de ses faciès de dégradation, se développent sur les zones décalcifiées des coteaux et sur les dépôts siliceux. Sur le secteur d'étude, on elles se localisent au niveau du Bois de Treillou (Vézac) et lors de l'arrivée sur Sarlat de "Peyrelevade" aux "Tuillères".

La strate arbustive est représentée par l'Aubépine, le Houx (*Ilex aquifolium*), le Fragon (*Ruscus aculeatus*).

La strate herbacée, peu développée, se compose de Lierre, de Fougère aigle, de Germandrée à odeur d'ail (*Teucrium scorodonia*), de Mélampyre des prés (*Melampyrum pratense*).

- La Pinède anthropique

Les plantations de Pins sylvestres (*Pinus sylvestris*) et de Pins maritimes (*Pinus maritima*) se localisent essentiellement sur les plateaux. On les retrouve au niveau du Bois de Treillou (Vézac) et au Sud des "Tuillères" (Sarlat).

Le caractère artificiel des boisements ainsi que les caractéristiques propres des résineux limitent la diversité des espèces du sous-bois. Sous les jeunes plantations, la végétation se réduit à quelques graminées et à des Ronces.

Les boisements plus anciens, outre les ronces, peuvent accueillir l'Ajonc d'Europe, la Fougère aigle et des Bruyères (*Erica sp.*).

2.3.2.2. La faune

L'identification de certaines espèces lors des missions de terrain, la présence d'indices, les entretiens avec les riverains et les représentants d'organismes compétents, et le repérage des différents types de milieux et des habitats spécifiques ont permis de reconstituer les peuplements de ce secteur.

a) La faune des milieux humides

Une faune spécifique des milieux humides se retrouve sur les berges de la Dordogne et du ruisseau de Pontou :

- des batraciens et des reptiles dont on peut citer parmi les plus connus :
 - la Grenouille verte (*Rana esculenta*),
 - la Grenouille rousse (*Rana temporaria*),
 - le Crapaud commun (*Bufo bufo*),
 - la Couleuvre à collier (*Natrix natrix*),

- la Couleuvre vipérine (*Natrix maura*);

- des oiseaux comme :

- le Martin-pêcheur (*Alcedo atthis*),
- la Mésange nonnette (*Parus palustris*),
- le Râle d'eau (*Rallus aquatica*)
- la Poule d'eau (*Gallinula chloropus*) inféodée à une végétation dense,
- le Héron cendré (*Ardea cinerea*).

Des espèces sylvicoles colonisent également les boisements ripariaux et les peupleraies. Elles y trouvent des lieux d'abri, de nourrissage et de nidification. De même, peuvent nicher dans les arbres les plus hauts, des rapaces, tels la Buse variable (*Buteo buteo*) et sur les bords de la Dordogne le Milan noir (*Milvus migrans*) identifiés lors d'une visite sur le terrain. Les vallées présentent d'ailleurs un terrain de chasse pour les rapaces comme la Buse, l'Epervier (*Accipiter nisus*) et le Faucon hobereau (*Falco subbuteo*).

Des petits mammifères insectivores comme la Musaraigne (*Sorex araneus*), rongeurs comme le Mulot (*Apodemus sylvaticus*) et le Campagnol (*Microtus arvalis*) ou carnivores comme la Fouine (*Martes foina*) et le Putois (*Mustella putoria*) peuvent fréquenter les berges des cours d'eau. Enfin d'autres mammifères aux habitudes plus aquatiques sont également présents : le surmulot (*Rattus norvegicus*), le Crossope aquatique (*Neomys fodiens*) et le Ragondin (*Myocastor coypus*).

b) La faune des prés, friches et cultures

Les prés, les friches et les cultures fournissent des zones de nourrissage pour de nombreuses espèces. On y rencontre les hôtes habituels de ces espaces ouverts : l'Etourneau (*Sturnus vulgaris*), la Pie (*Pica pica*), la Corneille (*Corvus corone*), le Faisan¹ (*Phasianus colchicus*), le Faucon crécerelle (*Falco tinnunculus*) mais aussi des mammifères comme le Mulot, le Campagnol, le Rat des moissons (*Micromys minutus*), la Taupe d'Europe (*Talpa europea*), le Lièvre (*Lepus europeus*)².

Les zones proches des habitations (bâtiments, jardins...) accueillent une faune habituée au voisinage de l'homme. On peut citer en particulier parmi l'avifaune : le Merle noir (*Turdus merula*), l'Hirondelle de cheminée (*Hirundo rustica*), l'Hirondelle de fenêtre (*Delichon urbica*), des Mésanges (*Parus sp.*), des Fringillidés, la Chouette effraie (*Tyto alba*).

c) Les boisements

Sur le sol des boisements vivent des amphibiens comme le Crapaud commun, la Grenouille rousse ainsi que des reptiles tels que la Couleuvre d'Esculape et la Vipère aspic (clairières, lisières).

L'avifaune est bien représentée :

- par des passereaux sylvicoles comme la Mésange charbonnière (*Parus major*), le Verdier (*Carduelis chloris*), l'Accenteur mouchet (*Prunella modularis*), le Pouillot véloce (*Phylloscopus collybita*), le Rouge-gorge (*Erithacus rubecula*) et la Grive musicienne (*Turdus philomelos*);

- par des colombidés tels la Tourterelle des bois (*Streptopelia turtur*) et la Palombe (*Columba palumbus*) et des picidés comme le Pic vert (*Picus viridis*) et le Pic épeiche (*Dendrocopos major*). Ces derniers trouvent dans les arbres morts les insectes xylophages dont ils se nourrissent;

- par la Bécasse (*Scolopax rusticola*), recherchée par les chasseurs;

- par des rapaces tels la Buse, l'Epervier d'Europe, ou pour les rapaces nocturnes, la Chouette hulotte (*Strix aluco*).

¹ Issus de lâchers de repeuplement par les sociétés de chasse.

² Un repeuplement important de lièvres afin de reconstituer les souches naturelles est menée depuis le printemps 1993 sur les communes de CASTELS, BEYNAC, MEYRALS, SAINT ANDRE D'ALLAS et SAINT-CYPRIEN par les sociétés locales de chasse en collaboration avec la Fédération des Chasseurs de la Dordogne.

Outre les micro-mammifères et les petits carnivores qui leurs sont inféodés, les mammifères présentent les hôtes habituels des forêts : le Lapin de garenne, l'Ecureuil (*Sciurus vulgaris*), le Renard (*Vulpes vulpes*), le Blaireau. Des grands mammifères tirent également parti du massif forestier : le Chevreuil (*Capreolus capreolus*), le Sanglier (*Sus scrofa*) et le Cerf élaphe (*Cervus elaphus*).

2.3.4. Conclusion

Le secteur d'étude présente globalement un milieu naturel assez protégé malgré le caractère très artificialisé des superficies cultivées de la vallée de la Dordogne.

En dehors des zones où la pression anthropique s'est exercée avec le plus de force (vallée de la Dordogne, agglomérations de Vézac et Sarlat) **il possède un intérêt indéniable**, notamment au niveau :

a) du milieu aquatique

La Dordogne accueille des peuplements piscicoles riches et variés. De même, le ruisseau de Pontou permet le développement, dans ses eaux de bonne qualité, de la Truite et de ses espèces d'accompagnement.

b) des berges des cours d'eau et des quelques formations humides subsistant dans les vallées

Il faut ici insister sur la valeur écologique des boisements ripariaux qui bordent certaines parties de la Dordogne et le ruisseau de Pontou.

c) des coteaux bordant les vallées

L'intérêt des coteaux est souligné par leur recensement en ZNIEFF : coteaux à Chêne vert du Sarladais - secteur de Sarlat n° 2417

Il faut souligner **la valeur écologique des coteaux des calcaires coniaciens** dont l'exposition Sud ou Est favorise le développement d'espèces végétales à affinités méditerranéennes et notamment de la Chênaie verte.

2.4. Le paysage

2.4.1. Principes d'analyses

L'étude du paysage expose les contraintes plastiques du milieu et analyse son aptitude morphologique à être modifié par l'aménagement routier.

Elle détermine et qualifie les unités paysagères, les contraintes d'évolution qu'elles engendrent et qu'il convient de respecter pour le projet.

Cette analyse du paysage consiste, d'abord dans l'examen de ses caractéristiques principales, avant d'évaluer sa sensibilité.

Par caractéristiques, on entend habituellement la morphologie du site et la mise en évidence des éléments structurants. Cela comprend aussi la prise en compte des composants physiques qui ponctuellement présentent en eux-mêmes un intérêt esthétique ou historique.

Précisons que certains critères, entrant en ligne de compte dans l'évaluation de la qualité paysagère, peuvent faire partiellement appel à la subjectivité. Cependant, l'objet de l'étude est de donner les moyens d'apprécier le paysage, en essayant de rationaliser les jugements, afin d'aboutir à une hiérarchie logique des différentes zones le composant, basée sur des facteurs accessibles à la compréhension de chacun.

A partir de ces analyses, on pourra évaluer la sensibilité paysagère du site : quelle est son aptitude aux modifications (identification des éléments sensibles) et quels sont les problèmes de covisibilité qui peuvent se poser avec son environnement immédiat.

2.4.2. L'articulation des unités paysagères

2.4.2.1. Caractéristiques générales

La partie du cours de la Dordogne dans laquelle s'inscrit **la première section du site d'étude** présente un paysage d'une très grande qualité qui a justifié sa désignation comme **site inscrit**.

La qualité de ce paysage résulte d'un phénomène géologique : la Dordogne s'est encaissée progressivement dans un substratum calcaire compact créant des falaises et surplombs rocheux ou des coteaux massifs, encadrant puissamment un large fond de vallée plat où s'inscrivent les fréquents méandres de la rivière.

Le paysage qui en résulte est d'abord marqué par sa force, basée sur le contraste existant entre le fond de vallée et ses versants et sur la relative simplicité des perspectives et panoramas orientés par l'axe de la vallée. Dans ce cas la vue peut porter sur plusieurs kilomètres. La qualité plastique des lieux ne réside donc que partiellement dans la présence d'éléments ponctuels bâtis ou non, mais dans le caractère général du paysage.

La seconde partie du site étudié, entre Vézac et Sarlat s'inscrit au sein d'un paysage fermé, dominé par les boisements des coteaux de part et d'autre de la RD 57.

Dans un contexte topographique relativement accentué, la moitié Sud-Ouest du tracé de la voie suit de près la voie ferrée, située côté Ouest, tout en glissant le long des coteaux, en particulier sur Vézac.

2.4.2.2. L'organisation paysagère du site

a) Entre Saint Vincent de Cosse et Vézac

On retrouve sur le site d'étude les caractéristiques générales exprimées précédemment. Ici aussi la lecture du paysage formé par la vallée fait assez largement abstraction de toute composante particulière pour faire appel à des notions d'ampleur d'espace, de simplicité et d'échelle de sa composition.

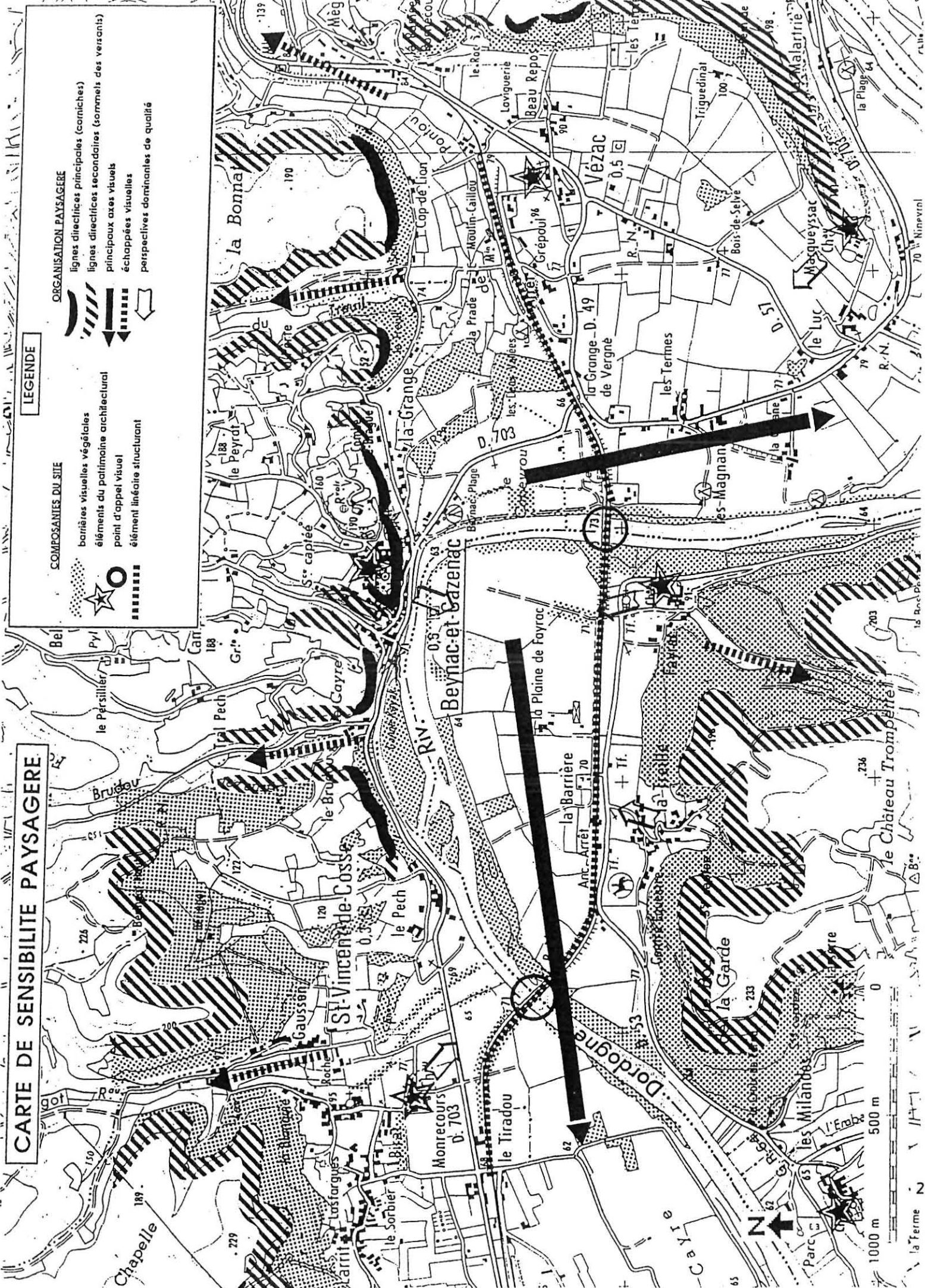
Ce sont bien évidemment les éléments physiques qui conditionnent le plus fortement la lecture du paysage. Le contraste entre le fond de vallée et les versants est ici particulièrement tranché.

Le fond de vallée est largement développé : large de 2 km au droit de Beynac, il est plus vaste encore à Vézac (3,5 km) et à Saint Vincent de Cosse où il ne cesse de prendre de l'ampleur vers l'aval. Ce fond s'étend dans une planéité presque parfaite, composant de vastes espaces ouverts, parfois fragmentés par des barrières végétales et ponctués en certains endroits par des éléments bâtis.

Le contraste avec les versants est plus particulièrement ressenti en rive droite où il est souligné par la **succession des corniches massives** surplombant la vallée et formant même, autour de Vézac, un véritable amphithéâtre. Mais c'est incontestablement **le promontoire où est bâti le château de Beynac** qui manifeste le plus fortement la personnalité du site : c'est un abrupt vertical de 150 m de haut qui se dresse comme un mur en bordure de la Dordogne, face à la plaine de Fayrac.

En rive gauche, l'opposition est moins marquée en raison de l'absence d'escarpement rocheux. Toutefois, ici aussi la perception est limitée par des versants abrupts d'une hauteur moyenne de 200 m.

Cet ensemble forme donc un espace visuel fortement circonscrit par la ligne des coteaux malgré, son ampleur. Seules quelques vallées entaillant ces fronts de coteaux offrent des échappées visuelles qui restituent la profondeur vers l'arrière plan des vallonnements boisés.



Un autre élément de contraste vient renforcer l'opposition fond de vallée-versant : il s'agit de la **couverture végétale**. Alors que l'on a indiqué que le fond de vallée constituait un espace largement ouvert, à l'inverse les versants possèdent une couverture boisée presque continue d'où seuls émergent les escarpements rocheux et quelques maisons. Cela se traduit visuellement par des **contrastes de textures et de couleurs**.

Au delà de ces éléments de paysage, c'est la **structuration des espaces selon l'axe de la vallée de la Dordogne** qui donne tout son sens à l'organisation paysagère. C'est selon cet axe que l'on accède à une appréhension plus large du site qui lui confère sa pleine qualité, résidant dans la profondeur et l'étendue de la vision qui est offerte. La vallée revêt alors une dimension monumentale justifiée par la présence de la Dordogne qui introduit une notion de parcours et de continuité.

On notera enfin que cette perception est nécessairement orientée. En effet, le site se caractérise aussi par une rupture de l'axe de la vallée. Ainsi vers l'Ouest, le regard portera jusqu'à 10 km en aval sur une vallée gagnant sans cesse de l'ampleur. A l'inverse, vers le Sud, la perception est très rapidement bornée (2 km), malgré l'échappée visuelle de la vallée du Céou.

b) Entre Vézac et Sarlat, de part et d'autre de la RD 57

La lecture du site permet de différencier une succession de séquences paysagères, plus ou moins distinctes, détaillées ci-après, depuis le lieu-dit « Laviguerie » sur Vézac jusqu'au « Pré de Cordy », au Nord-Est de la zone d'étude sur Sarlat.

2.4.2.3. Les composantes du site

a) Entre Saint Vincent de Cosse et Vézac

Si on s'intéresse plus particulièrement au site d'étude proprement dit, c'est à dire le fond de vallée, il convient de prendre en compte des éléments, parfois secondaires dans l'organisation paysagère que l'on vient de décrire, mais qui lui donnent sa spécificité et/ou qui auront à subir directement l'insertion de la nouvelle voie.

En premier lieu on s'intéressera à la **Dordogne qui constitue en elle-même un espace très spécifique** : milieu aquatique enserré le plus souvent entre ses berges boisées, elle s'avère en elle-même très sensible aux modifications. En même temps, elle est naturellement l'une des composantes qui structure fortement le fond de vallée. Jouant à plein de l'**effet de coupure** (différence de milieu; largeur; écrans végétaux) son méandre fera frontière entre les espaces en rive droite et en rive gauche.

La voie ferrée constitue une seconde composante majeure. Cet élément artificiel joue un rôle un peu similaire à la Dordogne, mais de façon moins systématique et moins accentuée.

Ses talus, de part et d'autre des ponts franchissant la Dordogne et sur Vézac forment des barrières visuelles délimitant parfois des sous-unités paysagères. A l'inverse **les deux ponts constituent des points d'appel visuels perceptibles de loin** et qui contribuent à marquer l'identité du site.

On notera cependant que la voie ferrée s'intègre parfois complètement dans le site sans qu'il soit possible de l'identifier clairement. C'est le cas pour la quasi-totalité de sa traversée de la plaine de Fayrac.

La perception relativement simple du fond de vallée est d'autre part en partie altérée par la présence d'**écrans végétaux qui viennent fragmenter la lecture**. Ceci est particulièrement vrai en rive droite à Saint Vincent de Cosse, à proximité du Château de Monrecours. On rappellera, d'autre part, que les berges boisées de la Dordogne jouent en partie ce rôle, plus précisément à l'Ouest de la plaine de Fayrac ainsi qu'à l'Est (au pied du Château de Fayrac), mais de façon moins affirmée. Dans ce cas, ils écrasent les perspectives et rendent parfois malaisée une bonne appréhension de l'organisation générale du paysage.

Dernières composantes à prendre en compte, et non des moindres : **les éléments du patrimoine historique et architectural**, c'est à dire essentiellement les châteaux¹. Témoins fondamentaux de l'histoire locale, ils participent directement à la qualité paysagère en rehaussant la force du site. Ils lui donnent sa véritable identité, mais en même temps sont la principale cause de sa sensibilité à toute modification paysagère.

Ceci est particulièrement vrai, bien sûr, pour **la place forte de Beynac** dont les murailles poursuivent l'élan de l'escarpement naturel et qui domine tout le site de sa silhouette austère. Il sera ainsi presque constamment en covisibilité avec le tracé de la future voie et tout particulièrement avec les franchissements de la Dordogne.

Le village de Beynac, accroché au flanc de l'escarpement, rajoute une note de pittoresque et de diversité.

Le Château de Fayrac constitue lui aussi un bel ensemble architectural essentiellement daté du XVème, dont la principale caractéristique est d'être **parfaitement intégré dans un environnement naturel préservé, malgré la proximité de la voie ferrée** (250 m environ). A la différence du Château de Beynac, il est implanté presque en fond de vallée et sa visibilité n'est que partielle sur l'aire d'étude (il est visible essentiellement depuis Beynac et la plaine de Fayrac).

Le **Château de Marqueyssac**, gentilhomme du XVIème, d'une architecture plus simple n'en présente pas moins un intérêt plastique indéniable en raison du parti tiré de l'adaptation au site.

Celui-ci est en effet implanté à la pointe d'un promontoire étroit séparant la plaine de Vézac et le méandre de la Dordogne à La Roque-Gageac. L'aménagement de terrasses s'étagant au pied du château et un parc boisé très développé en font un des points d'appuis visuel principaux du site. D'autre part, sa position dominante au dessus de la plaine de Vézac le met en covisibilité avec le tracé de la future voie dans ce secteur.

Signalons aussi, **le château de Monrecours** à Saint Vincent de Cosse. Il s'agit du moins intéressant en terme de valeurs historique et architecturale. C'est un ensemble néoclassique, caractéristique des réalisations du siècle dernier, appuyé sur deux tours carrées. Il est entouré d'un parc en partie boisée et de dépendances agricoles dans un état très moyen. Il sera à proximité immédiate du début de la future voie.

Enfin, bien qu'il ne soit pas, à proprement parler, compris dans la zone d'étude, il convient de faire une mention spéciale du **château de Castelnau**, alter-ego depuis des siècles du château de Beynac. Situé à environ 2 km à vol d'oiseau au Sud de la future voie, il n'en marque pas moins, fortement le paysage de cette section de la Dordogne, au même titre que le château de Beynac. Il est implanté lui aussi sur un escarpement - certes moins spectaculaire qu'à Beynac - et, perçue depuis la plaine de Vézac, sa silhouette massive surmontée par son donjon se découpe sur les arrières plans boisés.

De même, en raison de sa vocation guerrière, il constitue un remarquable point d'observation du site de Beynac, de la Dordogne coulant en contrebas, de la totalité de la plaine de Vézac et de la vallée jusqu'au-delà de La Roque-Gageac.

Ainsi, bien que la distance en atténuera l'impact visuel, la future voie sera visible, pour une part non négligeable de son tracé, depuis le Château de Castelnau.

b) Entre Vézac et Sarlat, de part et d'autre de la RD 57

On s'intéressera en premier lieu aux **coteaux boisés**, longeant la voie côté Est, et présentent un intérêt paysager et historique remarquable.

Le second élément majeur de ce paysage est représenté par la **Combe du Pontou**, liée au ruisseau Le Pontou, constituant un véritable couloir de circulation qu'emprunte la RD 57.

¹ La plupart de ceux-ci font l'objet d'un classement au titre des monuments classés ou inscrits, l'examen en sera fait au paragraphe 2.5.1.

Elle se caractérise notamment par un assez grand nombre de constructions commerciales et artisanales, quelques dépôts de matériaux, conférant une qualité médiocre à ce paysage cloisonné.

La encore **la voie ferrée** constitue une autre composante du site sur la première partie du tracé entre « Lavignerie » et « Sous Lestevinie ». Cet élément artificiel donne un effet de coupure côté Ouest de la RD 57.

Cependant, elle s'intègre le plus souvent complètement dans le site sans qu'il soit possible de l'identifier clairement.

2.4.2.4. L'articulation des espaces

Malgré son organisation paysagère relativement simple, le site ne constitue pas un ensemble totalement homogène : les composantes décrites précédemment, en le cloisonnant plus ou moins fortement, créent une articulation d'unités paysagères à l'identité plus ou moins affirmée et plus ou moins aptes à accepter des modifications.

a) Le secteur en rive droite à Saint Vincent de Cosse :

Bien que de nombreuses échappées visuelles, essentiellement vers l'aval, permettent une appréhension plus large du paysage général, on a ici une unité d'ampleur moyenne. Cet ensemble, au pied du versant boisé est organisé par des barrières végétales et des bosquets qui constituent autant de points d'appuis visuels qui ont tendances à fragmenter la perception. D'autre part la rampe d'accès au pont ferroviaire constitue un écran qui bloque la vue vers la Dordogne et crée à ce niveau un espace assez confiné.

Cette unité est marquée par la présence du Château de Monrecours. En raison de cette présence et de son échelle **elle apparaît relativement sensible aux modifications importantes.**

b) La plaine de Fayrac, en rive gauche :

Elle forme un vaste ensemble ouvert, limité par les berges boisées de la Dordogne et les coteaux. Toutefois, ses deux extrémités forment des sous-unités plus complexes.

La principale caractéristique de cet ensemble, hormis sa planéité, est qu'il **s'agit d'un espace dominé par de nombreux points de vue à partir desquels il acquiert sa lisibilité maximale.** Ceci est particulièrement vrai depuis **le site de Beynac** avec lequel il est en covisibilité totale, avec le **Château de Fayrac** (de façon plus ponctuelle) et le **hameau de La Treille** qui s'étagent sur le versant en donnant une note plus pittoresque à cette unité. **La morphologie de cet espace le rend ainsi sensible à la présence de tout élément bâti, qui sera visible de très loin.** L'absence de qualité, comme c'est le cas pour les vastes bâtiments de la ferme au cœur de la plaine, dévalorisera ainsi l'ensemble du site.

Notons enfin que la voie ferrée et la RD 53, parallèles en pied de coteau, tracées selon l'axe de lecture de la vallée, contribuent à la structuration du site tout en s'intégrant bien dans l'ensemble (elles ne créent pas de cloisonnement mais renforcent la perception du pied de versant en le soulignant : ceci se voit clairement depuis Beynac).

D'autre part cet ensemble est un espace dominé par de nombreux points de vue.

Aux deux extrémités, la présence des talus de la voie SNCF contribue cependant à complexifier le paysage. Ainsi à l'Ouest on peut identifier une sous-unité relativement fermée délimitée par le talus, la berge boisée et le pied de versant. La faible ampleur de cet espace entraîne une quasi-absence de perspective et son appréhension ne peut s'effectuer que par contact direct. Dans ce cas, toute modification interviendra comme un bouleversement.

A l'Est le phénomène est moins marqué, mais la présence des composantes de qualité que sont le Château de Fayrac ainsi que le cimetière et la Chapelle explique la très grande sensibilité de l'endroit.

LE PAYSAGE



①



②



③

① Depuis le château de Beynac, vue sur la vallée de la Dordogne, et en particulier la plaine agricole de Fayrac sur Castelnau la Chapelle.

② Depuis la RD 49 sur Vézac, vue sur le château de Fayrac au pied des côteaux boisés de Castelnau la Chapelle. Au premier plan, large perception de la plaine agricole de Vézac.

③ Perception vers la vallée de la Dordogne depuis la RD 703 sur Saint Vincent de Cosse.

④ Vue sur la plaine agricole de Fayrac depuis la RD 53, avec la voie SNCF au premier plan.



④

**VUES PRIVILEGIEES
SUR LE SITE**



①



②



③



④

① Depuis le hameau de La Treille, vue sur la vallée de la Dordogne et l'ouvrage SNCF, en direction de Saint Vincent de Cosse, avec en arrière-plan, le château de Monrecours.

② Depuis le parc du château de Marqueyssac, vue sur la plaine agricole de Vézac. En arrière-plan, on distingue le château de Fayrac.

③ Depuis le hameau de La Treille, large perception de la plaine de Fayrac, du hameau de «La Barrière», de l'ancienne gare et de la voie ferrée. En arrière-plan, le site de Beynac.

④ Depuis le château de Beynac, vue sur la plaine agricole de part et d'autre de la Dordogne.

c) La plaine de Vézac, en rive droite :

On retrouve ici un espace largement ouvert, marqué par le peu d'importance des écrans végétaux, mais ponctué par un habitat disséminé le long des voies. Il s'agit en fait de l'unité la moins structurée, le développement de l'habitat moderne en périphérie l'ayant d'autre part quelque peu dénaturé. Toutefois, son centre demeure libre et de ce fait sensible à toute implantation nouvelle qui aurait un **impact visuel maximum**.

Ceci d'autant plus que, comme la plaine de Fayrac, la plaine de Vézac est dominée par des points de vue de qualité.

Le premier est le château de Marqueyssac dont les terrasses surplombent directement la plaine, et tout particulièrement, en premier plan, le secteur (lieu-dit "Les Sables") le plus dégagé où s'inscrira la voie future.

Dans ce cas, celle-ci sera perçue comme un élément linéaire venant recouper la trame des parcelles cultivées largement en contradiction avec son orientation générale.

Compte tenu de la distance (900 m à vol d'oiseau, au plus près) c'est de ce point de vue qu'on enregistrera la plus forte modification du paysage de la plaine de Vézac.

Pour ce qui est du second, le château de Castelnaud où le regard de l'observateur embrasse d'un seul tenant un paysage beaucoup plus vaste que la seule plaine de Vézac, l'éloignement (de l'ordre de 1,8 km au plus près) et l'existence de nombreux écrans visuels sur une portion de la plaine (depuis la Dordogne jusqu'à la RD 703) font qu'une partie du tracé (dont la section en talus) aura un impact visuel limité. Toutefois, le nouvel ouvrage de franchissement de la Dordogne sera fortement perçu car situé devant le pont de chemin de fer. D'autre part, la traversée du secteur le plus dégagé sera aussi très visible.

d) La Dordogne :

Déjà décrite parmi les composantes du site, la Dordogne n'en constitue pas moins, en même temps, une unité paysagère très particulière. Unité linéaire, fortement orientée, marquée par sa spécificité de milieu aquatique (en particulier effets de lumière et effets de miroir sur l'eau reflétant la végétation des berges, horizontalité parfaite du plan d'eau...), elle est sensible à l'intégration de tout franchissement qui depuis les berges modifiera l'échelle de perception en créant une coupure de l'axe principal de perception.

Rappelons aussi que, au moins pour la section en amont de Beynac, la Dordogne est fortement perçue (en raison des spécificités décrites ci-dessus) depuis les points d'observation privilégiés que sont les châteaux de Beynac et de Castelnaud où la vue prend le cours de la rivière en enfilade sur près de 3 km.

e) Le paysage de part et d'autre de la RD 57 entre « Laviguerie » sur Vézac et « Pré de Cordy » sur Sarlat :

Une première section aux lieux-dits « Laviguerie » et « Rochecourbe » est dominée par des espaces agricoles, encore ouverts sur la plaine de Vézac et permettant une bonne échappée visuelle vers le château de Marqueyssac.

Une seconde section entre « Rochecourbe » et « Sermus » est caractérisée par des espaces péri-urbains, dominés par un habitat ancien rénové, et cloisonnant fortement le paysage de part et d'autre de la voie.

Une troisième section entre « Sermus » et « La Fournerie Nord » traverse un paysage composite. En effet, les espaces en bordure Est de la voie sont essentiellement dominés par des boisements, donnant une image naturelle du site, alors qu'à l'Ouest de la voie le paysage est marqué à la fois par la proximité de la voie ferrée et l'implantation d'activités artisanales au sein d'un milieu humide caractéristique des fonds de vallées.

Une quatrième section, entre « Sous Lestevinie » et « Bonnefond », est marquée par un paysage agricole, parsemé d'un habitat ponctuel, offrant une ouverture visuelle assez large vers l'Ouest.

Sur une longue section entre le « Bois de Treillou » et « Les Tuillères » sur Sarlat, le paysage est dominé par les boisements, constitués en grande majorité de feuillus, cloisonnant fortement la perception visuelle de part et d'autre de la voie. Quelques activités artisanales et commerciales, implantées en bordure de la RD 57, ont grignoté ponctuellement le massif boisé et ajoute une note artificielle au sein de cet écran végétal.

La dernière section comprise entre « Les Tuillères » et le « Pré de Cordy » marque l'entrée Sud sur Sarlat, par un développement d'activités commerciales et la présence du Lycée. Ce paysage péri-urbain est fermé de part et d'autre de la voie et n'offre aucune perception visuelle éloignée.

2.5. Le patrimoine

En raison de la richesse du patrimoine local, sur laquelle est d'ailleurs largement bâtie la notoriété internationale du Périgord Noir, la zone d'étude s'avère très sensible en ce domaine et a donc été élargie dans cette partie.

Pour les besoins de l'analyse, on distinguera successivement :

- le patrimoine bâti classé ou inscrit et le patrimoine paysager classé ou inscrit;
- le patrimoine archéologique.

2.5.1 Le patrimoine classé ou inscrit

La richesse du site apparaît très clairement au vu du recensement des monuments historiques et des sites classés ou inscrits dans un périmètre de 1,5 km de part et d'autre du projet. On compte en effet 6 Monuments Historiques classés, 9 Monuments Historiques inscrits, 2 Sites classés et 2 Sites inscrits.

On trouvera, ci-après, la liste descriptive de ces sites et monuments. Mais on soulignera d'ores et déjà quelques points importants :

- Hormis un tronçon d'environ 800 m de long, entre les berges de la Dordogne au Pont du Pech et le hameau de La Treille au Sud de la voie ferrée, **la première partie de la zone d'étude entre Saint Vincent de Cosse et Vézac s'inscrit à la fois dans le site inscrit des Truffes et dans le site inscrit de la vallée de la Dordogne** (inscription à l'inventaire supplémentaire le 12 Août 1969. Ce dernier s'étend sur la quasi-totalité du fond de vallée et des versants.

- Cette même partie de la zone d'étude traverse également les **périmètres de protection de 5 Monuments Historiques classés et de 8 Monuments Historiques inscrits**, édifiés de part et d'autre de la Dordogne. De ce fait, la section de la nouvelle voie entre Saint Vincent de Cosse et Vézac sera en covisibilité, plus ou moins rapprochée, avec les châteaux de Beynac, Castelnaud la Chapelle, classés, et les châteaux de Fayrac et de Marqueyssac, inscrits.

- La section de la zone d'étude, comprise entre Vézac et Sarlat, traverse les périmètres de protection d'un Monument Historique classé, le Dolmen de Peyrelevalde situé sur la commune de Vitrac, et d'un Monument Historique inscrit, le Manoir de la Boétie à Sarlat.

« Le Patrimoine » (carte couleur, 2 A3)

Sortie ← Tracéur.

**TABLEAU DESCRIPTIF DES MONUMENTS ET SITES CLASSES OU INSCRITS
DANS LE PERIMETRE ELARGI DE LA ZONE D'ETUDE**

Description	Inscrit	Classé	date de l'inscription ou du classement
BEYNAC ET CAZENAC ▪ Eglise ▪ Château y compris les murs d'enceinte et les terrasses ▪ Ruines et sol de l'ancien couvent d'Abrillac ▪ Ensemble formé par le site des abords de la grotte de CRO-BIQUE, la grotte elle-même et les parcelles n° 853, 1784 et 1785 ▪ Restes de l'ancien couvent de BEYNAC (bourg de BEYNAC)	■	■ ■ ■ ■	31-10-1912 11-02-1944 05-12-1984 05-10-1987 11-04-1983
CASTELNAUD-LA-CHAPELLE ▪ Ruines du château de CASTELNAUD ▪ Ruines du Château de CASTELNAUD: parcelles 37, 38, 129, 130 et 131 ▪ Ruines du Châtelet : parcelle n° 39 ▪ Château de FAYRAC ▪ Eglise des Milandes ▪ Château des Milandes : façades et toitures, les terrasses en terre-plein du jardin	■ ■ ■ ■	■ ■	20-12-1966 28-10-1980 28-10-1980 31-03-1928 09-06-1926 28-08-1986
VÉZAC ▪ Grotte du Roch ▪ Château de Marqueyssac : façades et toitures ▪ Parc du château de Marqueyssac : parcelles n° 915, 917 et 918 ▪ Eglise ▪ Site des falaises rive droite de la Dordogne	■ ■ ■ ■ ■		16-05-1927 29-09-1948 16-12-1969 15-02-1974 14-03-1990
VITRAC ▪ Dolmen de Peyrelevade		■	28-02-1910
SARLAT ▪ Manoir de la Boétie	■		
LA ROQUE GAGEAC ▪ Château de Tarde : façades et toiture		■	13-11-1951
Cénac et Saint Julien ▪ Eglise de Saint Julien		■	12-09-1977

Les sites inscrits traversés par la zone ne sont pas indiqués dans ce tableau. Il s'agit d'une part du site des Truffes, intéressant la commune de Saint Vincent de Cosse et le site de la Vallée de la Dordogne, qui s'étend sur les communes de Saint Vincent de Cosse, Beynac et Cazenac, Castelnaud la Chapelle, Vézac, La Roque Gageac, Vitrac, Domme...

2.5.2 Les ZPPAUP

Les protections présentées dans l'inventaire précédent demeurent aujourd'hui totalement en vigueur. Toutefois, elles sont d'ores et déjà remplacées sur une grande partie de l'aire d'étude par un dispositif

Voie de la Vallée de la Dordogne - Liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat
Déviation de la RD 703, de Beynac et Aménagement des RD 49 et RD 57.
Communes de St Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, et Sarlat la Caneda.

beaucoup plus fin : les **Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP)**¹, dont il faut tenir compte aujourd'hui.

Les communes citées ci-dessous sont dotées chacune d'une ZPPAUP :

Commune	Date de l'Arrêté Préfectoral approuvant la ZPPAUP
Vézac	le 02-03-1995
Vitrac	le 13-03-1995
Beynac et Cazenac	le 30-12-1994
Castelnaud la Chapelle	le 09-02-1995

Signalons que les ZPPAUP des communes de Saint Vincent de Cosse et Sarlat sont actuellement à l'étude.

2.5.2.1. Règles générales

Rappelons, qu'à la différence d'un POS, une ZPPAUP ne couvre que très rarement la totalité d'un territoire communal, mais s'applique d'abord aux secteurs les plus sensibles. **Les règles édictées dans ce cadre ont essentiellement pour objet de protéger des formes urbaines caractéristiques, les qualités spécifiques de l'architecture locale et la valeur des espaces extérieurs qui accompagnent le bâti ou forment des ensembles paysagers remarquables.**

Cinq zones de protection sont ainsi définies, liées à cinq degrés de sensibilité :

- **ZP1** : ensembles et immeubles d'intérêt architectural et urbain (ici on s'emploie à protéger et mettre en valeur les caractéristiques urbaines et architecturales traditionnelles du patrimoine bâti, les constructions neuves ou restaurations devant respecter scrupuleusement ces formes);
- **ZP2** : patrimoine naturel boisé (ici la construction est interdite, ainsi que les défrichements, tandis que la composition floristique est préservée);
- **ZP3** : patrimoine naturel non boisé (construction interdite, morphologie paysagère préservée tout en favorisant l'agriculture);
- **ZP4** : espaces agricoles protégés (contrôle des bâtiments agricoles et règles pour une bonne intégration dans le site, dans les périphériques des sites les plus sensibles);
- **ZP5** : espaces d'extension urbaine protégée (gestion des formes d'extension urbaines proches des sites sensibles afin de protéger la qualité paysagère et définition des règles architecturales respectant les formes traditionnelles).

¹ Ces ZPPAUP créées par la loi du 7 Janvier 1983, modifiée le 8 Janvier 1993, permettent d'adapter la protection du patrimoine à la spécificité de chaque commune. Elles présentent trois caractéristiques principales :

- Simples, elles se substituent aux servitudes engendrées par les périmètres de protection des monuments inscrits ou classés et par les sites inscrits ou classés;
- Dynamiques, elles permettent de dresser l'inventaire du patrimoine architectural, urbain et paysager d'une commune et participent à son développement et à la mise en valeur de ses espaces les plus sensibles;
- Contractuelles, elles lient l'Etat à la commune sur la base de règles urbaines, architecturales et paysagères claires et adaptées au caractère des lieux. Elles offrent ainsi aux élus la possibilité de mieux connaître et donc de mieux protéger leur patrimoine en s'appuyant sur l'autorité de l'Etat qui demeure compétent en la matière. Elles garantissent enfin son devenir, les règles édictées étant opposables aux tiers (au même titre que celles d'un POS).
(d'après E. PAYEN, Architecte des Bâtiments de France de Dordogne).

« Patrimoine architectural, urbanistique et paysager » (carte couleur, 2 A3)

Sortie Tracées

**LE PATRIMOINE
ARCHITECTURAL**



①



②



③



④



⑤



⑥

① Le château de Fayrac
(Monument Historique Inscrit).

② La chapelle et le cimetière du château
de Fayrac (Monument Historique Inscrit).

③ Le château de Castelnaud (Monument
Historique Classé).

④ Le château de Beynac (Monument
Historique Classé).

⑤ Le château de Marqueyssac (Monument
Historique Inscrit).

⑥ Le site de Beynac vu depuis la plaine de
Fayrac sur la commune de Castelnaud la
Chapelle.

2.5.2.2. Mise en œuvre locale

La carte décrivant ce zonage permet d'apprécier la future gestion du patrimoine architectural et paysager sur chacune des communes concernées.

Bien qu'ayant été élaborées en étroite concertation avec les trois communes et tenant compte des POS de Beynac et Vézac, ces ZPPAUP ont été conçues par le Service Départemental de l'Architecture comme une entité homogène visant à protéger l'intégrité paysagère globale du site de la vallée de la Dordogne, de ses abords, mais aussi d'une large part des plateaux en tant que cadres d'ensembles architecturaux d'une valeur inestimable.

* **Dans la vallée** elle-même, le site du château de Beynac, des falaises et du village au pied bénéficient d'une protection ZP1, de même que le bourg de Vézac (et l'église), les châteaux de Marqueyssac et Fayrac, ainsi que plus au de là l'ensemble du site de Castelnaud. **L'ensemble de la plaine alluviale sous le regard des quatre châteaux est classé en ZP3**, à l'exception des zones urbanisées peu denses classées en ZP5.

* **Les abords de la vallée** : les versants et les massifs en covisibilité avec les châteaux ont été intégrés dans les ZPPAUP et bénéficient pour la plupart d'une protection en ZP2, notamment la totalité de l'éperon de Marqueyssac et le massif de la Bonnat sur Vézac.

* **Les plateaux** : la disposition en balcon et la large covisibilité du territoire de la commune de **Beynac** avec la Dordogne et son patrimoine monumental ont incité à en prendre en compte la presque totalité dans la délimitation de la ZPPAUP. **La protection sera donc très nettement élargie par rapport au site inscrit actuel.**

Elle vise notamment à préserver la structure du paysage composé de serres boisées dont les crêtes sont occupées par des clairières agricoles plus ou moins importantes.

* **En conclusion** : ce nouveau mode de protection, confirme bien sûr l'intérêt premier de la vallée de la Dordogne et du site des "quatre châteaux", tout en renforçant assez sensiblement la protection des sites de plateaux, en particulier sur la commune de Beynac.

2.5.3. Le patrimoine archéologique historique et préhistorique

Dans ce domaine, le Service des Antiquités Historique et préhistorique de la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Aquitaine fait valoir **la grande sensibilité de l'ensemble du secteur en matière de vestiges archéologiques.**

Les découvertes fortuites sont assez fréquentes, et il est prévisible que tout nouvel aménagement routier entraîne la mise à jour de sites supplémentaires.

La liste des principaux sites découverts à ce jour est présentée ci-après :

Commune	Situation	Dénomination	Nature du site
SAINT VINCENT DE COSSE	Coustaty	Villa gallo-romaine	Historique
	Les Milandes	Autre industrie médiévale	Historique
	Monrecours	Vestiges néolithiques	Préhistorique
B E Y N A C E T CAZENAC	Le bourg	Vestiges âge du fer (bronze final) Moyen Age, âge du fer 1 et 2	Historique
	Entre château et cimetière	Cimetière inhumation	Historique
	Abrillac	Ancien couvent, médiéval	Historique
	Beynac	Eglise du XIIème siècle	Historique
	Le bourg	Vestige du Bronze final	Préhistorique
	La Croix de Gausse	Vestiges du Paléolithique moyen	Préhistorique
	Le Château (bourg haut)	Habitat fortifié (bronze final)	Préhistorique
CASTELNAUD LA CHAPELLE	Sous les Milandes	Port du Moyen Age Pêcherie moderne	Historique
	Chapelle des Milandes	Eglise du XVème siècle	Historique
	Château de Castelnaud	Château fort médiéval et XIIIe siècle	Historique
	Château de Fayrac	Eglise médiévale	Historique
VÉZAC	Roc de Vézac	Grotte paléolithique supérieur, avec figurations rupestres	Préhistorique
	Champ des Vitarelles	Grotte (vestiges paléolithiques)	Préhistorique
VITRAC	La Pierre du Diable	Dolmen de Peyrelevade du Néolithique	Préhistorique
SARLAT LA CANÉDA	Bonnefond	Château fort du XIIIe siècle et Chapelle du Moyen Age	Historique
	Sybanque-Bois de l'Ange	Vestiges (Paléolithique supérieur)	Préhistorique

Il existe également des présomptions quant à la présence de nécropoles mérovingiennes évoquées sans plus de détail par des chercheurs du XIXème siècle.

2.6. L'activité agricole

2.6.1. L'économie agricole

2.6.1.1. Données de cadrage

L'activité agricole est l'activité économique dominante sur le secteur d'étude, en particulier dans sa partie Sud. En effet, celle-ci bénéficie dans la vallée de la Dordogne de conditions très satisfaisantes : des sols de qualité agronomique excellente et une structure parcellaire globalement favorable, hormis sur Vézac qui souffre d'un morcellement trop important.

Sortie Tracteur

On note toutefois que l'évolution de l'activité agricole apparaît marquée par un repli sensible. Ainsi le nombre d'actifs agricoles calculé en nombre d'unités de travail annuel (UTA)¹ a varié de la manière suivante entre 1979 et 1988² :

	1979	1998	évolution en %
SAINT-VINCENT-DE-COSSE	42	28	- 33
CASTELNAUD-LA-CHAPELLE	78	46	- 41
VÉZAC	49	27	- 45
SARLAT	207	99	- 52

On constate donc que la population active agricole a perdu en moins de 10 ans entre le tiers et la moitié de ses effectifs, ce qui correspond à une tendance générale.

Les terres à vocation agricole représentent près de 93% de la section Sud zone d'étude, qui apparaît très homogène, entre Saint Vincent de Cosse et Vézac au niveau du lieu-dit Beau Repos. Elles n'occupent que 77% de la deuxième partie de la zone d'étude de part et d'autre de la RD 57.

Dans la vallée de la Dordogne, ce sont les **terres labourées** qui dominent très nettement en occupant près de **60 %** des terres agricoles. Les surfaces toujours en herbe sont présentes sur environ 25 % de la superficie totale. Le reste étant occupé par des noyeraies, quelques peupleraies et des friches (le tout presque entièrement sur Castelnaud la Chapelle).

Par contre, sur la section comprise entre Vézac et Sarlat, de part et d'autre de la RD 57, les boisements dominent encore, bien que les activités commerciales et artisanales deviennent de plus en plus nombreuses.

2.6.1.2. Les orientations agricoles

S'appuyant sur cette utilisation de la surface agricole on peut mettre en évidence trois grandes orientations :

- La céréaliculture,
- Le tabac,
- Les noyeraies.

Toutefois, on relève la présence des terres réservées à l'élevage, et une plus grande diversification, avec en particulier l'élevage de palmipèdes gras. On notera d'autre part la présence **d'un réseau d'irrigation collectif** à Vézac desservant toute la zone d'étude, ainsi qu'un réseau d'irrigation privé sur Castelnaud la Chapelle, au niveau de la plaine de Fayrac destiné à irriguer près de 30 ha, qui augmente très sensiblement les rendements et marges bénéficiaires des principales spéculations.

a) La céréaliculture

Compte tenu de l'importance des terres labourées, la mise en valeur agricole s'articule autour de la céréaliculture, c'est à dire **presque exclusivement le maïs**.

Sur Vézac, grâce à l'irrigation, les rendements sont très élevés : de l'ordre de 100 quintaux/ha, et bénéficient d'une bonne régularité.

Par contre, en absence d'arrosage permanent, les rendements sont irréguliers et plus faibles (entre 65 et 75 quintaux/ha, en année moyenne)³.

¹ Une UTA est la quantité de travail agricole d'une personne à temps complet pendant une année.

² Données issues des deux derniers Recensements Généraux de l'Agriculture.

³ On notera que les terres concernées par l'étude sur Saint Vincent de Cosse bénéficient d'une irrigation grâce à des points de pompage mobile dans la Dordogne près du pont SNCF.

A l'inverse, d'autres secteurs, la culture du tournesol ne semble pas avoir connu un grand développement. Ceci est particulièrement vrai sur Vézac où l'irrigation rend plus rentable le maïs. Sur Castelnaud la Chapelle et Saint Vincent de Cosse, cette production a connu un certain succès car elle ne nécessite pas d'arrosage régulier (rendements de l'ordre de 30 quintaux/ha) mais la baisse des cours décourage son extension, au profit du maïs qui résiste bien même si lui aussi pâtit d'une stagnation des cours.

b) Le tabac

Rappelons que le département de la Dordogne est depuis de nombreuses années le premier producteur de tabac de France et que la vallée de la Dordogne en est l'une des principales zones de productions.

Bien que le tabac brun demeure encore une variété cultivée, le tabac blond (Burley essentiellement) a tendance localement à remplacer le brun, notamment pour s'adapter à l'évolution de la demande. En effet, les variétés "légères" (moins chargés en goudrons et nicotine) sont cultivées de plus en plus, même si le rendement à l'hectare est plus bas que les variétés traditionnelles (25 à 30 quintaux/ha).

Cette plante qui est cultivée selon un assolement de 4/5 ans est **très développée à Vézac dont le terroir fournit avec La Roque Gageac les meilleurs tabacs du Sarladais**.

Toutefois, on note sur la commune une régression constante des surfaces plantées qui ne sont plus aujourd'hui que de 16 ha (contre 40 ha il y a 15 ans), alors qu'elles ont assez sensiblement augmenté dans des communes proches. Ceci témoigne à la fois d'un manque de vitalité de l'agriculture sur la commune.

En ce qui concerne les deux autres communes, cette spéculation est beaucoup moins développée.

c) Les noyeraies

La "noix du périgord" est aussi une production spécifique de la Dordogne, qui est le deuxième département Français dans ce domaine.

Traditionnellement la noix n'était qu'une production de complément pour les exploitations agricoles, issue d'arbres disséminés dans les propriétés. Aujourd'hui elle est de plus en plus le fait de nouvelles plantations en vergers structurés⁴ tels que ceux que l'on trouve sur le site d'étude à Castelnaud la Chapelle.

Il faut souligner le caractère particulier de cette spéculation qui se gère sur le moyen terme : la première récolte étant réalisée au bout de 10 ans en moyenne et la production optimale atteinte à 15 ans. Toute destruction avant le retour d'investissement (20/25 ans) est donc une perte sèche pour l'exploitant.

En ce qui concerne les noyeraies présentes sur la zone, les individus qui les composent sont majoritairement en pleine maturité de production, à l'exception de ceux plantés au Nord de la voie ferrée au lieu-dit « La Barrière ». Leur suppression entraînerait un préjudice élevé.

Sur la commune de Saint Vincent de Cosse, seule une petite bande d'une superficie de 5 400 m² est plantée en noyers entre la RD 703 et la Dordogne, sur l'exploitation DELMOND.

Trois noyeraies sont localisées sur la commune de Castelnaud la Chapelle :

- La noyeraie de la métairie de Fayrac C'est la plus vaste. Toutefois le rendement à l'hectare n'est pas très élevé (moins de 2 T/ha) en raison d'absence d'irrigation estivale. La production bénéficie d'une commercialisation directe auprès des confiseurs régionaux qui permet une très bonne valorisation du produit;

- La noyeraie du lieu-dit Les Champs : beaucoup moins importante (1,6 ha) elle sera donc beaucoup plus sensible aux réductions de superficie. On notera que les individus sont plus jeunes et mieux exploités (2,5 T/ha);

⁴ En 1987 la part des vergers représente 63% de la production

- une troisième noyeraie a été plantée récemment par Monsieur GRAND Alain en bordure Nord de la voie ferrée, au niveau du lieu-dit « La Barrière », sur plus de 5 ha.

d) Les autres spéculations

Sur Saint Vincent de Cosse, on relève une bande de prairies naturelles le long de la Dordogne et un autre ensemble près du château de Monrecours.

Signalons enfin l'exploitation DELMOND, sur Saint Vincent de Cosse au lieu-dit Monrecours entre la RD 703 et la Dordogne, qui, outre la culture du maïs, pratique l'élevage de palmipèdes gras.

2.6.2. Les exploitations agricoles

Il est nécessaire d'examiner l'organisation de la mise en valeur agricole par les diverses exploitations existantes, dont le contour est généralement assez différent du parcellaire foncier.

La encore, le secteur observé ne concerne que la bande d'étude relative à la section de voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et le bourg de Vézac. En effet, aucune exploitation agricole viable n'a été recensée en bordure de la RD 57 entre Vézac et Sarlat.

Les exploitations agricoles sont largement hétérogènes, si l'on considère les principaux paramètres abordés :

- l'organisation générale (taille et structure, desserte, mise en valeur, ...);
- l'âge des exploitants et la libération potentielle des terres;
- les investissements à long terme;
- la valeur et la sensibilité des exploitations.

Au total, grâce aux informations communiquées par la Chambre d'Agriculture de la Dordogne (Sarlat), les communes et les agriculteurs eux-mêmes, **13 exploitations** ont été recensées dans la bande d'étude :

- 5 sur la commune de Saint Vincent de Cosse;
- 3 sur la commune de Castelnaud la Chapelle;
- 5 sur la commune de Vézac;

Ces exploitations sont reportées dans le tableau ci-après¹ :

Dans la présentation qui suit, après avoir décrit succinctement les exploitations concernées, on s'emploiera à synthétiser et à comparer les aspects suivants de leur organisation :

- les grands traits de leur fonctionnement (mode de faire-valoir, morcellement, principale mise en valeur);
- la description et la localisation des grands équipements agricoles (irrigation et puits, drainage, ...);
- l'âge des exploitants et la libération potentielle des terres;
- la valeur et la sensibilité des exploitations.

¹ La construction du tableau nécessite des précisions :

La localisation est celle des principales parcelles constituant l'exploitation.

Le morcellement des exploitations a été analysé selon une typologie prenant en compte le nombre de lots, leur éloignement les uns par rapport aux autres et, dans une moindre mesure, la taille des morcellements.

2.6.2.1. Description des exploitations de la zone d'étude

a) Les grandes exploitations

On considère dans cette catégorie toutes les exploitations dont la **taille est supérieure à 20 ha**.

Il n'en a été recensée que deux sur la zone d'étude :

*** L'exploitation DELMOND Jean :**

Cette exploitation est implantée sur la commune de Saint Vincent de Cosse, lieu-dit « Monrecours », entre la RD 703 et la Dordogne.

Environ 22 ha de cette exploitation figurent à l'intérieur de la zone d'étude, et accueillent également des bâtiments d'exploitation. Son siège est situé dans le bourg de Vézac.

La totalité de la surface est exploitée en faire-valoir direct et consacrée la culture de maïs et l'élevage de palmipède gras.

*** L'exploitation GRAND Alain:**

Cette exploitation est implantée sur la commune de Castelnaud la Chapelle, et concerne une superficie globale de 26,5 ha, répartis entre les lieux-dits « Les Champs », « La gare », « La Barrière » et « La Métairie de Fayrac ». Une surface de 17,1 ha est en exploitation directe et 9,4 ha en fermage.

Cette exploitation est orientée principalement vers la céréaliculture et la culture de noyers, quelques parcelles restant aussi en prairie.

b) Les exploitations de taille moyenne

Cette catégorie regroupe les exploitations dont la **superficie est comprise entre 10 ha et 20 ha**. Une seule de ce type figure **dans la zone d'étude, sur la commune de Saint Vincent de Cosse :**

*** L'exploitation LEGRIS-KODJA**

Cette exploitation occupe une surface d'environ 10 ha sur la zone d'étude, autour du château de Monrecours accueillant le siège d'exploitation, au Nord de la RD 703, sur la commune de Saint Vincent de Cosse.

Elle est principalement orientée vers la céréaliculture (maïs) et la culture de noyers.

c) Les petites exploitations

On considère dans cette catégorie les exploitations dont la **taille est inférieure à 10 ha**. On peut affirmer que certaines de ces exploitations se situent en dessous du seuil de rentabilité. Elles sont au nombre de **10 dans la zone d'étude**, dont 3 sont implantées sur Saint Vincent de Cosse, 2 sur Castelnaud la Chapelle et 5 sont situées sur la commune de **Vézac**.

Par ordre d'importance, il s'agit de :

*** L'exploitation MAZERE Robert**

Cette exploitation couvre une superficie totale de 9,8 ha sur la zone d'étude, divisés en deux unités de respectivement 7,9 ha au lieu-dit « Les Sables » et 1,9 ha au Sud du bourg sur la commune de Vézac.

Le siège de l'exploitation est implanté au lieu-dit « Soulvignac », en dehors de la zone d'étude, toujours sur la commune de Vézac.

Les principales orientations de cette exploitation sont la culture du tabac et la céréaliculture (tournesol)

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES EXPLOITATIONS AGRICOLES DE LA ZONE D'ÉTUDE

Exploitation	Commune	Localisation de l'exploitation	Surface exploitée sur la bande d'étude	Siège d'exploitation	Desserte des parcelles	Morcellement	Mise en valeur principale
DELMOND Jean	Saint Vincent de Cosse	Monrecours	22 ha environ	Le Bourg (Vézac)	RD 703, chemin d'exploitation, VC 201	B	Maïs, Elevage de palmipèdes gras
LEGRIS - KODJA	Saint Vincent de Cosse	Château de Monrecours	10 ha environ	Château de Monrecours	RD 703, VC2, VC201	A	Maïs, Noyers
SIOSSAC, ROUBERGUE et CASTANG	Saint Vincent de Cosse	Monrecours	3,8 ha	Saint Vincent de Cosse	RD 703, VC7	A	Noyers, maïs, prairie
VALETTE Madame	Saint Vincent de Cosse	Monrecours	1,3 ha	Saint Vincent de Cosse	RD 703, VC7	A	Maïs
COSSE Maurice	Saint Vincent de Cosse	Monrecours	4 250 m ²	Saint Vincent de Cosse	RD 703, CR	A	Noyers
GRAND Alain	Castelnaud-la-Chapelle	Les Champs La gare La Barrière La Métairie de Fay	17,1 ha en exploitation directe 9,4 ha en fermage	Castelnaud la Chapelle	RD 53 VC n°2 chemins ruraux	B	Maïs, prairies Noyers
ROUZIER Corinne	Castelnaud-la-Chapelle	Les Champs	2,2 ha	La Treille (Castelnaud la Chapelle)	RD 53 et CR vers La Treille	A	Prairies pour centre équestre
BESSE Colette	Castelnaud-la-Chapelle	La Gare, La Barrière	3,7 ha et 4,2 ha	Castelnaud-la-Chapelle	CR vers la Gare et la Barrière	B	Maïs
MAZERE Robert	Vézac	Les Sables	7,9 ha et 1,9 ha	Soulvignac (Vézac)	RD 49 et chemin d'exploitation	B	Tabac et Tournesol
MAZERE Léopold	Vézac	Les Sables	6750 m ²	Vézac	RD 703	B	Céréales
PELISSIER Gilbert	Vézac	Les Sables	9000 m ²	Bergerac	RD 703 et RD 49	A	Céréales
DELFIT Jean	Vézac	Les Magnanas, Les Sables	3 ha et 1,94 ha	Vézac	RD 703 et VC 305	B	Céréales, prairies
MARTEGOUTE-ROUGIER Didier	Vézac	Aux Termes	7,50 ha	Aux Termes	RD 703	B	Tabac et Céréales

*** L'exploitation BESSE Colette**

Cette exploitation concerne sur la zone d'étude, sur la commune de Castelnaud la Chapelle, une superficie globale de près de 8 ha, répartis en plusieurs unités aux lieux-dits « La Gare » et « La Barrière ».

L'orientation principale de cette exploitation est la céréaliculture (maïs).

*** L'exploitation MARTEGOUTE-ROUGIER Didier**

Cette exploitation occupe une superficie totale de 7,5 ha sur la zone d'étude, principalement localisés au lieu-dit « Les Termes » sur Vézac du côté Est de la RD 703, où est également localisé le siège d'exploitation. Une parcelle est exploitée à l'Ouest de la RD 703 au niveau du lieu-dit « Les Magnanas ». Seule une petite partie est exploitée en fermage, sur des terres appartenant à Madame ALICOT-GONDONNEAU Gilberte.

Les principales orientations de cette exploitation sont également la culture du tabac et la céréaliculture (tournesol)

*** L'exploitation DELFIT Jean**

Cette exploitation concerne sur la zone d'étude, à Vézac, une superficie globale de près de 5 ha, répartis en deux unités de respectivement 3 ha au lieu-dit « Les Magnanas » et environ 2 ha au lieu-dit « Les Sables ».

L'orientation principale de cette exploitation est la céréaliculture.

*** L'exploitation SIOSSAC, ROUBERGUE et CASTANG**

Cette exploitation concerne sur la zone d'étude, à Saint Vincent de Cosse, une superficie globale de près de 4 ha, regroupés au lieu-dit « Monrecours » au Nord de la RD 703.

Les orientations principales de cette exploitation sont la culture de noyers et la céréaliculture, ainsi que quelques parcelles en prairie.

*** L'exploitation ROUZIER Corinne**

Cette exploitation concerne, sur Castelnaud la Chapelle à l'intérieur de la zone d'étude, une superficie de 2,2 ha localisée au lieu-dit « Les Champs », en bordure Sud de la RD 53.

Depuis une vingtaine d'années, elle est consacrée à l'accueil d'un centre équestre en bas du hameau de La Treille.

*** L'exploitation VALETTE**

Cette exploitation, jeune, concerne 1,3 ha au lieu-dit « Monrecours » sur la commune de Saint Vincent de Cosse, en bordure Nord de la RD 703.

Sa principale orientation agricole est la céréaliculture (maïs).

*** L'exploitation PELISSIER Gilbert**

Cette exploitation concerne 9 000 m² au lieu-dit « Les Sables » exploités en fermage, le siège d'exploitation étant situé sur Bergerac.

Sa principale orientation agricole est la céréaliculture.

*** L'exploitation MAZERE Léopold**

Cette exploitation occupe 6 750 m² au lieu-dit « Les Sables », exploités en fermage sur une propriété à Madame ALICOT-GONDONNEAU Gilberte. Son orientation principale est la céréaliculture.

*** L'exploitation COSSE Maurice**

Cette exploitation concerne 4 250 m² au lieu-dit « Monrecours » sur la commune de Saint Vincent de Cosse, entre la RD 703 et la Dordogne. Son chef d'exploitation est retraité. Sa principale orientation agricole est la culture de noyers.

2.7. Les activités touristiques

2.7.1. L'hébergement touristique

L'hébergement touristique sur la zone d'étude est représenté à la fois par l'hôtellerie, les chambres d'hôtes, les gîtes ruraux et les campings.

Sur les communes concernées par la zone d'étude, dans la vallée de la Dordogne, à savoir Beynac et Cazenac, Castelnaud la Chapelle et Vézac, les capacités d'accueil touristique¹ sont les suivantes :

	Nombre d'établissements	Capacité en Chambres Ou emplacements	Capacité en lits
COMMUNE DE BEYNAC ET CAZENAC			
Hôtel homologué	4	50	
Hôtel non classé	1	10	
Gîte d'étapes	3		60
Camping homologué	1	100	
Gîte rural	2		40
Chambres d'hôtes		4	5
Autres meublés touristiques		2	15
COMMUNE DE CASTELNAUD LA CHAPELLE			
Gîte d'étapes	1		20
Camping homologué	2	200	
Gîte rural	2		25
Autres meublés touristiques		40	80
Camping à la ferme	1	8	
COMMUNE DE SAINT VINCENT DE COSSE			
Hôtel homologué	1	10	
Camping homologué	1	60	
Gîte rural	3		14
Chambres d'hôtes		10	15
Autres meublés touristiques		20	30
COMMUNE DE VÉZAC			
Hôtel homologué	4	38	
Centre de vacances	1		65
Camping homologué	4	350	
Gîte rural	5		10
Chambres d'hôtes		4	4
Autres meublés touristiques		15	30
Camping à la ferme	2	33	

¹ Sources : INSEE, Inventaire communal 1998 ; et Maison de Développement Local du Périgord Noir.

Dans la zone d'étude, la plus importante capacité d'accueil touristique se situe sur la **commune de Vézac**.

Ainsi, deux campings sont présents en bordure de Dordogne au Sud du pont SNCF :

- Le camping du « Pont de Fayrac », camping à la ferme associée à une activité agricole, disposant de 6 emplacements autorisés.
- Le camping « Les Magnanas », plus au Sud, disposant de 67 emplacements et d'une capacité d'accueil de 200 personnes/jour. Ouvert du 15 Mai au 30 Septembre, sa fréquentation est maximale (100%) du 1^{er} Juillet au 31 Août, alors qu'elle n'est que de 50% en Juin, de 30% en Septembre et de 20% du 15 au 30 Mai.

Au lieu-dit « Les Magnanas », le centre d'accueil et d'hébergement de groupe Georges Brassens, ouvert toute l'année, dispose de 65 lits.

On recense également sur Vézac, à l'intérieur de la zone d'étude, quatre hôtels ayant une capacité globale de 38 lits :

- Le relais des Cinq Châteaux,
- Les Hôtels Oustal et Maleville,
- Le Manoir de Rochecourbe.

Sur Castelnaud la Chapelle, au lieu-dit « La Treille », on signalera la ferme équestre de Madame ROUZIER Corinne, à laquelle est associé un camping à la ferme, proposant 8 emplacements.

2.7.2. Les sites et monuments

Les chiffres de la fréquentation touristique des principaux sites et monuments du secteur d'étude, ont été communiqués par la Maison du Développement Local du Périgord Noir, et figurent dans le tableau ci-après :

Site	Commune	1989	1996	1997	1998
Gabares de Beynac	Beynac		28 000	29 500	
Ecomusée de la Noix	Castelnaud		8 612	10 000	
Château de Beynac	Beynac	70 000		120 000	120 000
Château des Milandes	Castelnaud			env 100 000	130 000
Parc archéologique	Beynac		13 897	12 051	
Château de Marqueyssac				20 000	40 000
Château de Castelnaud	Castelnaud	55 000	100 000	>100 000	>140 000

On constate ainsi que **les châteaux de Castelnaud, de Beynac et des Milandes sont les plus visités du secteur**, avec une augmentation permanente de leur taux de fréquentation. Les deux premiers comptent d'ailleurs parmi les 10 monuments les plus visités de la Dordogne.

On soulignera que les chiffres de fréquentations connus (environ 400 000 entrées recensées en 1997 dans les sites ouverts aux touristes) sont importants et témoignent bien de la forte vocation touristique du secteur.

Il faudrait aussi rajouter la fréquentation de Sarlat, qui est de l'ordre de 250 000 visiteurs.

2.7.3. Les activités sportives et de loisirs

Les principales activités sportives (ou de loisirs) pratiquées dans la zone d'étude sont en rapport direct avec la Dordogne. En effet, de nombreuses sociétés de location de canoës-kayaks ont investi le secteur

et font notamment escale au pied du pont de Fayrac, côtés Sud et Nord, sur la commune de Vézac, ainsi qu'au pied du pont SNCF de Castelnaud la Chapelle.

Ainsi, la base nautique de Vézac accueille 7 sociétés de canoës. De plus, une petite plage en galets a été aménagée de part et d'autre des piles du pont.

La base nautique de Castelnaud, au lieu-dit « Le Pont du Pech », est quant à elle fréquentée par près de 5 sociétés de canoë. Par contre, il n'existe pas de plage aménagée.

Rajoutons que des **itinéraires de randonnées et de promenade pédestres et/ou cyclistes** sont proposés sur les communes de la zone d'étude (source : Office du Tourisme de Sarlat) :

- Ainsi, sur Castelnaud la Chapelle, un itinéraire de randonnée pédestre traverse le hameau de La Treille, traverse la RD 53 au niveau de « La Barrière » longe la voie ferrée côté Nord sur environ 600 m, puis rejoint Fayrac, en traversant la voie communale n°2 au droit de la Chapelle.

- Sur Saint Vincent de Cosse, les circuits proposés empruntent les chemins sur les coteaux au Nord de la RD 703 et ne concernent pas la zone d'étude.

- Sur Vézac, plusieurs itinéraires de randonnée pédestres et à VTT traversent la zone d'étude. Un premier (A) part de Beynac en longeant la Dordogne, passe sous le pont SNCF puis descend vers le camping Les Magnanas au Sud. Un autre itinéraire uniquement pédestre traverse la zone d'étude entre le château de Marqueyssac et la voie ferrée, en franchissant la RD 49 au niveau de « Grépoul ». Un troisième itinéraire également pédestre longe la voie ferrée côté Nord, se dirige vers « Beau Repos » en traversant la RD 57, puis remonte vers « la Ramée Rochecourbe », suit la RD 57 sur environ 150 m et repart vers l'Est en direction de « Mège ».

2.8. Les autres activités économiques

Une trentaine d'activités commerciales, artisanales ou industrielles ont également été recensées dans la zone d'étude. La majorité de ces activités est implantée de part et d'autre de la RD 57 entre le bourg de Vézac et « Pré de Cordy » sur Sarlat.

Notons qu'en dehors de l'accueil touristique en chambres d'hôtes, proposé par le Château de Monrecours, aucune activité n'a été identifiée sur la commune de Saint Vincent de Cosse, dans la zone d'étude.

2.8.1. Les activités entre le « Pont du Pech » et le bourg de Vézac

Deux activités à vocation sportive et de loisirs se situent sur la commune de Castelnaud la Chapelle, au Sud de la Dordogne. Il s'agit de la base de canoë-cayak du « Pont du Pech » au pied du pont SNCF sur la Dordogne et du centre équestre de La Treille, qui accueille une quinzaine de chevaux et propose un camping à la ferme.

Entre la Dordogne et le bourg de Vézac, **une dizaine d'activités**, principalement à vocation touristique, ont pu être recensées. 5 d'entre elles sont localisées entre la Dordogne et la RD 703. Il s'agit exclusivement d'activités touristiques (deux campings, un centre de loisirs municipal, une base de canoë-cayak et un restaurant). Un des deux campings, implanté au « Pont de Fayrac » en bordure de Dordogne et au pied du pont SNCF, propose un camping à la ferme d'une vingtaine d'emplacements, en complément de l'activité agricole.

« Localisation des activités » °1 (Carte en 2 A3, couleur)

Sophie Tracur

« Localisation des activités de part et d'autre de la RD 57 » (carte en 2 A3, couleur)

Sortie Tracteur

LES ACTIVITÉS IMPLANTÉES DE
PART ET D'AUTRE DE LA RD 57
ENTRE VÉZAC ET SARLAT



1



2

- 1 Casse-Auto, implantée à l'Ouest de la RD 57 au lieu-dit «La Fourmerie Nord» sur Vézac.
- 2 Entreprise «Tout pour la maison», de vente de matériel divers, située au lieu-dit «Brugal» sur Vézac, en bordure Ouest de la RD 57.
- 3 Activité commerciale, de vente de meubles, située en bordure Est de la RD 57 au lieu-dit «La Fourmerie Nord» sur Vézac.
- 4 Stockage de bois des établissements Souletis, exploitation de forêt, situé au lieu-dit «Sous Lestevinie» sur Vézac en bordure Ouest de la RD 57.
- 5 Ensemble commercial, regroupant 3 activités, au lieu-dit «La Plaine» sur Vézac, en bordure Est de la RD 57.
- 6 Garage Peugeot, implanté à proximité du carrefour entre les RD 57 et RD 46, sur la commune de Sarlat.



3



4



5



6

A l'intersection entre les RD 57 et RD 49, face à la Mairie, est implantée depuis 10 ans l'**entreprise DELMOND**, dont l'activité principale est l'abattage de palmipèdes gras, puis la fabrication et commercialisation de foies gras. Elle emploie aujourd'hui 42 personnes et génère un trafic journalier de l'ordre de 10 poids lourds toute l'année.

Notons également l'existence de l'hôtel-restaurant « Relais des Cinq Châteaux », au lieu-dit « Les Sables », implanté en bordure Sud de la RD 49.

Un hébergement en chambres d'hôtes est également proposé au « Souqual », au sein d'une habitation ancienne rénovée, dans le bourg de Vézac, en bordure Nord de la RD 57.

2.8.2. Les activités de part et d'autre de la RD 57 entre Vézac et Sarlat

Entre les lieux-dits « Rochecourbe » sur Vézac et « Pré de Cordy » sur Sarlat, 13 activités et 3 ensembles commerciaux accueillant au total 22 entreprises ont été recensées de part et d'autre de la RD 57.

Il s'agit quasi-exclusivement d'activités commerciales ou artisanales, dont la principale est l'entreprise SOULETIS, assurant l'exploitation de forêts et le transport et la commercialisation de bois et dotée d'un effectif de 11 personnes.

Un seul hôtel, le Manoir de Rochecourbe, est implanté à plus de 200 m de la voie au lieu-dit « La Ramée Rochecourbe » sur Vézac.

Le centre équestre Fournier-Sarlovèze est situé au lieu-dit « Bonnefond » sur la commune de Sarlat, à plus de 200 m à l'Ouest de la RD 57, et n'est pas visible depuis la voie.

Notons également à l'extrémité Nord de la bande d'étude, parmi les équipements collectifs, la présence du Lycée polyvalent de « Pré de Cordy » sur Sarlat, implanté en bordure Est de la RD 57, à proximité du carrefour avec la RD 46.

2.9. Le foncier

2.9.1. La structure du foncier

La zone d'étude est occupée par de nombreuses unités foncières, très hétérogènes en ce qui concerne leur taille¹.

La structure du foncier est marquée par la présence de grandes unités foncières qui se répartissent sur la totalité de l'aire d'étude, entourées d'un nombre important d'unités foncières de taille moyenne.

Compte tenu des caractères très différents des fonciers agricole et bâti, leur analyse est présentée de manière séparée.

2.9.2. Le foncier bâti

On entend par foncier bâti, les parcelles ou les unités foncières supportant des constructions, et réservées essentiellement à la résidence des personnes. Les parcelles agricoles ou potagères ne sont donc pas reprises ici.

Sur la commune de Vézac, le parcellaire à vocation d'habitat se concentre essentiellement le long des différentes voies, notamment les routes départementales n°703, 49 et 57. Sur les communes de Saint Vincent de Cosse et de Castelnaud la Chapelle, il s'agit principalement d'un habitat diffus, localisé en bordure

¹ Si les parcelles inférieures à un hectare ont été retenues dans la carte foncière, l'analyse ci-dessous ne les a pas reprises compte tenu de leur faible valeur vénale.

des voies communales du secteur. Se distingue cependant un ensemble bâti plus important correspondant au hameau de La Treille Basse sur la commune de Castelnaud la Chapelle, en limite Sud de la bande d'étude.

Hormis, quelques ensembles, la taille des unités foncières bâties concernées par le projet dépasse très rarement l'hectare.

Les plus importantes, présentant un intérêt de par leur rareté et leur valeur vénale, sont répertoriées dans le tableau ci-dessous :

Commune	Lieu-dit	Propriétaire	Superficie
St Vincent de Cosse	Monrecours	LEGRIS Philippe	1 ha 35 a
Castelnaud la Chapelle	La Gare	Département de la Dordogne	1 ha
Castelnaud la Chapelle	La Treille Basse	Usu : SIGNAT Fernande Nuprop : MONDY-FRANCES Renée	1 ha 10 a
Castelnaud la Chapelle	La Métairie de Fayrac	Mme GAILLARD M., épse BOUDOIR Et Mme BOUDOIR M., épse DUBOIS	2 ha
Castelnaud la Chapelle	Château de Fayrac	Société NEWELL Enterprises INC	> 10 ha
Vézac	Grépoul	Mr et Mme MAZERE François et Monique	1 ha 28 a
Vézac	Les Magnanas	MONTESTIER Dominique (camping à la ferme)	1 ha 30

2.9.3. Le foncier agricole

2.9.3.1. La structure foncière entre Saint Vincent de Cosse et Vézac

Hormis les parcelles bâties évoquées ci-dessus, la bande d'étude traverse presque en permanence des unités foncières agricoles.

La taille et la forme des unités foncières sont très variables tout au long du tracé : les grands regroupements coexistent avec des ensembles de petite taille.

a) Sur Saint Vincent de Cosse :

Les deux plus importantes propriétés agricoles sont les suivantes, d'Ouest en Est :

- La propriété de Monsieur LEGRIS Philippe, bordant la RD 703 côté Nord au lieu-dit « Monrecours », et couvrant une superficie de 15 ha 60 a;

- La propriété du Groupement Foncier Agricole de Vézac (Monsieur DELMOND), couvrant près de 30 ha au Sud de la RD 703 au lieu-dit « Monrecours » de part et d'autre de la voie ferrée. Elle supporte aussi en bordure de route départementale des bâtiments agricoles, liés à l'élevage de palmipèdes gras.

b) Sur Castelnaud-la-Chapelle :

On recense sur cette commune, dans la zone d'étude, **trois très grandes unités foncières** (dont la superficie est supérieure à 10 ha).

La première, dépassant sur la zone d'étude 30 ha, est la propriété de **Monsieur FRANCES** localisée à la « Plaine de Fayrac » en un seul lot. Une seule petite partie, à l'extrémité Est, est encore exploitée en maïs. Le vaste bâtiment agricole implanté sur cette propriété est aujourd'hui vacant.

LE FONCIER

EREA

Légende

Propriétaires sur la commune de VEZAC (sur fond blanc)

	Commune de VEZAC	MONTESTIER Dominique, ep Vivensang Marie	WLOSIK Bernard	Mr et Mme ALICOT Firmin et Gilberte	Mr et Mme SOULETIS Gaston et Paule	SNCF Direction Financière
	LAFON Michel, epx Lamothe Eliane	NOYER Anne, epse Grandeau Pierre	MAZERE Michel	Usu: LASJAUNIAS Nicole, epse SoumdeDouye-Lacoste Nuprop: SOUMDEDOUYE-LACOSTE P et I, epse Fairon	HAUW Jean François	Mr et Mme LASSARRETTE Edouard et Paule
	Mlle MARTY Sabine	MERCIER Yves, epx Macédo	MARTY Florence, épse Passerieux René	LAGRANDIE Renée, épse SINDOU Maurice	Société ANAIS (Relais des 5 Châteaux)	Mr et Mme ROGER Albert Et Jeanne
	Usu: Mr JUGIÉ JMarie ép Vergnolle; Nuprop: Mr JUGIÉ Claude ép Vignal G	Usu: ALICOT Firmin et Gilberte Nuprop: ALICOT Christophe	MARTY Corinne, épse François Denis	Usu: LE MORVAN Carmen, epse Bial Jean; Nuprop: BIAL Françoise, epse Corbin A	JAUBERT Pierre ep Perusin	Usu : Mme Paules Alice, épse Delmond Honoré ; nuprop = Mr Delmond Jean Yvan, épx Bouchat Odette
	MAZERE Léopold	ALBOSPEYRE Max, épx Bourgarit Dominique	SEIGNABOU Christiane, épse Grezis Yves	Mr et Mme GALLON Jean Claude et Rolande	MAZERE Guillaume	Mlle JAUBERT Marie-Josette
	MERCIER Joseph	Mr et Mme DELPIT Jean Christian et Marie Louise	Mr et Mme CARDOSO DA ASSUNCAO Jorge et Maria	Usu: LE MORVAN Carmen, epse Bial Jean; Nuprop: GUINOISEAUX Lionel	Usu: Mme FARGETOU Irène, epse Gondonneau; Nuprop: Mme GONDONNEAU Gilberte, epse Alicot	PEYROT Sylvie, épse DEBARY Marcel
	Usu: Mr MARTEGOUTE ROUGIER L. et MERCIER Y; Nuprop: Mr MARTEGOUTE ROUGIER Didier	BONNET Renée	MIRAMON Jean	BURG Dominique, epse Magis	RAMET Alice, épse Delpit	TREMOULET Gilbert
	Usu: Mr JUGIÉ JMarie ép Vergnolle; Nuprop: Mme JUGIÉ Danielle épse Laflaquièrè	Mme MARTEGOUTE Jacqueline, epse PASQUET Michel	GAUTHIER Guy	Mr et Mme MAZERE François et Monique	SCI de LA BALME - Beynac	Mr et Mme MARTEGOUTE ROUGIER Léopold et Yvette
	MARTEGOUTE ROUGIER Didier	DELPIT Jeanine, épse Gatto Jacques	DE JONGHE D ARDOVE Michèle, épse Bonvoisin Pierre	MERCIE Alain et MERCIER Marie, epse Lamoureux	Indivi. CARRIE Roger et BLANCHET Marie-Thérèse	Mr et Mme MAZERE Robert et Marie-Louise
	Mlle ALBOSPEYRE Evelyne	MARTY Gilles, épx Delannoy	Usu: BUSSON Irène, epse Segeral Daniel; Nuprop: SEGERAL Paule, epse Mazere Félix	SOULETIS Jean Pierre	FOUKSMANN Lazare	Mr et Mme CAPETTE LAPLENE Jean Bernard et Laurette
	Usu: Mme PRATALI Micheline épse Mazère A; Nuprop: MM MAZERE Félix et JN	Mr et Mme MAZERE Robert et Marie Louise		DELANDE Yvonne, epse Delmon Edouard	ROQUE Elie	SCI Beau Repos

1	Département de la Dordogne	12	MAZERE Marie, épse Magnol R. et MAGNOL Virginie et Alexandre	23	France Télécom	34	Mlle GAYANT Sylvie
2	LAVAL André, épx Germain Huguette	13	COLEGROVE Helen, épse Nesbitt William (Pays Bas)	24	PEIRO Germinal	35	FOUKSMANN Eugénie, dite Simone
3	LOISEAU Georges, épx Ouallouche Nicole	14	GATTLEN Pierre, épx Métrailler Monique (Suisse)	25	Usu: PEIRO Fernand et Jeanne; Nuprop: PEIRO Germinal	36	ALARD Léopold
4	BASSET André	15	DUNKELSSBUHLER Robert, épx Ducamin Dorothee (USA)	26	Usu: PEIRO Fernand et Jeanne; Nuprop: PEIRO Jean	37	Mr et Mme DENIS Charles et Suzanne
5	THIEULON Jeanne, épse Marty Julien	16	ROSSILLON KLÉBER Frédéric, épse GALLARD Martine	27	SESTARET Christian	38	MANIERES Jean
6	Usu: Mr CAPETTE-LAPLENE Emanuel; Nuprop: Mme CAPETTE-LAPLENE Arlette	17	SAINT JULIEN Martha, épse Roy J Arthur (USA)	28	SCI "Les Grands Sapins", chez Mr Pascal DELMOND (Beau Repos)		
7	Mr et Mme DELHOUME Raymond et Berthe	18	CLAUDE Jean Claude	29	Syndicat Intercommunal d'Electrification de Sarlat Salignac		
8	Usu: Mr MARTI Antoine, épse Pastor Consuelo; Nuprop: Mr MARTI Michel	19	TREMOULET Henri	30	BOUCHAT Odette, épouse DELMOND Jean-Yvan		
9	Mr et Mme MAGNOL Régis et Marie	20	MARTY Juliette, epse Roulland Abel	31	Mr et Mme CLOS Francis et Marie-Thérèse		
10	SOULETIS Marie, épse Neuville Armand	21	Usu: GAUTHIER Léon; Nuprop: GAUTHIER Christian	32	Mme MAZERE Fabienne		
11	MONTESTIER Pierre, épse Bouyssou Raymonde	22	MAYER Henri, Patrick et Alexander	33	Mr et Mme BAURAIN Jean-Pierre et Maria		

Propriétaires sur la commune de Castelnau-la-Chapelle (sur fond jaune)

	Commune de Castelnau	SNCF	TREFEIL Gilbert, épse TESTUT
	CARRE Raymonde, épse Maréchal; Mr MARECHAL Alain	Mr et Mme CAUDROY Gérard et Ghislaine	FRANCES Philippe
	Département de la Dordogne	GRAND Alain	Mr et Mme MONDY FRANCES Michel et Renée
	Ragondins Corneilles chez Mr FRANCES	Usu: GARRIGOU Rob; NuPro: GARRIGOU JP et GARRIGOU MT Epse Delpech	
	Usu : BESSE Maurice et Marie R Nuprop : BESSE Colette	WERNER Jacques Epse ROQUETANIÈRE (Belgique)	
	GAILLARD M., epse BOUDOIR et BOUDOIR M, epse DUBOIS	WERNER Hélène, épse Van Nieuwenhuysse Henri (Belgique)	
	FARFAL Jean Philippe, épse Grezis Christine	VAYSSON de TRAVENNE Chantal (Les Milandes)	
	DIEUDE Louise, épse Bonfils Jean	POLLET Nicole, épse GABELLA JB et GABELLA Fabienne, épse LECLERC	
	Mlle ROUZIER Corinne	MONDY FRANCES Renée	
	Société NEWELL ENTERPRISES INC	Usu: Mme SIGNAT Fernande; NuPro: Mme MONDY FRANCES Renée	
	PETITJEAN Martine, épse Hampartzounian Erame		

- 1 BONAZ Francis (ouvrier)
- 2 DUVALEIX Georgette, épse Dussoulier Gérard
- 3 FAURE Jean Paul, épse Maradène Viviane
- 4 EDF
- 5 Mlle SKRYPESAK Hélène
- 6 Usu: Mr et Mme GRAND Marcel et Georgette; Nuprop: GRAND Alain

Propriétaires sur la commune Saint-Vincent-de-Cosse (sur fond vert)

	GALLON Lucette, epse Deycidour Jean Yves	Usu: Mr et Mme CASTANG G et A; Nuprop: MelleCASTANG Dominique	SNCF
	PERRIER Sylvie, epse Ramier et VALEILLE Marcelle, epse Perrier	SIOSSAC Francine, epse Roye Claude	STASINSKI Erika, epse Valette Marcel
	ROUBERGUE Jean	JEANNINGROS Alain	BOURGES Georges
	LAMOUREUX Charles	Mr LEGRIS Philippe et indivisaire,	Département de la Dordogne
	Mr et Mme MARQUAY Jean Pierre et Bernadette	Mr et Mme LAFOND Francis et Jeanine	
	Groupement Foncier Agricole de Vézac	Usu: BOURNAZEL Fernand; Nuprop: BOURNAZEL Jean	
	CAILLOU Camille, epse Thévenot	Groupement Foncier Agricole de Vézac	

L'autre unité foncière agricole importante appartient à **Monsieur GRAND Alain**. Elle couvre une superficie de plus de 22 ha, divisée en plusieurs lots, dont trois à « la Barrière », un à « La Treille Basse », un aux « Champs » et deux derniers au « Pont du Pech » au Nord de la voie ferrée.

La troisième grande unité, d'une superficie globale dans la zone d'étude d'environ 12 ha, est la propriété de **Monsieur TRÉFEIL Gilbert**. Elle est divisée en quatre lots d'inégale importance, dont un au « Pont du Pech » au Sud de la voie ferrée, deux à « La Gare » et un aux « Champs ».

Trois autres unités foncières ont une superficie sur la zone d'étude comprise entre 7 ha et 10 ha. Il s'agit des propriétés de :

- Monsieur WERNER Jacques, couvrant 9 ha 65 a à « La Métairie de Fayrac », sur plusieurs lots de part et d'autre de la voie communale n°2;
- Mr et Mme BESSE Maurice (usufruitier) et Mme BESSE Colette (nupropriétaire), occupant 8 ha divisés en deux lots à « La Barrière » et au « Pont du Pech », au Nord de la voie ferrée;
- la SNCF sur 7 ha 40 a de part et d'autre de la voie ferrée entre « Le Pont du Pech » et « La Plaine de Fayrac ».

c) Sur Vézac :

Les unités foncières agricoles comprises dans la zone d'étude sont moins importantes que sur les autres communes.

La plus grande est celle de Monsieur MAZERE Léopold, couvrant plus de 14 ha, divisés en trois lots au « Bourg » et trois autres aux « Sables ».

Cinq autres unités occupent entre 2 ha et 9 ha, il s'agit des propriétés de :

- Mr et Mme MARTEGOUTE-ROUGIER L. (usufruitiers) et Mr MARTEGOUTE-ROUGIER Didier (nupropriétaire), occupant près de 9 ha aux « Magnanas » et « Aux Thermes »;
- Mme LE MORVAN Carmen (usufruitière) et Mme BIAL Françoise (nupropriétaire), couvrant plus de 4 ha en un seul lot aux « Magnanas »;
- Mr et Mme ALICOT Firmin (usufruitiers) et Mr ALICOT Christophe (nupropriétaire), occupant plus de 4 ha, répartis aux « Magnanas » et « Aux Thermes »;
- Mr et Mme DELPIT Jean Christian, couvrant près de 4 ha essentiellement aux « Magnanas » et secondairement aux « Sables »;
- Mademoiselle ALBOSPEYRE Evelyne, couvrant plus de 2 ha aux Sables, au droit de l'emplacement du futur carrefour-giratoire.

2.8.3.2. Données sur le coût du foncier

Dans l'ensemble du département de la Dordogne les transactions foncières sont restées relativement stables.

Plus précisément en ce qui concerne les terres du Périgord Noir, on obtenait en 1997 les prix suivants :

	Prix moyen à l'hectare	Prix maximum à l'hectare	Prix minimum à l'hectare	évolution 1996/1997
Terres labourables libres	19 900 F	35 000 F	10 000 F	+2 %
Terres labourables occupées	16 500 F	25 000 F	8 000 F	+3,8 %
Prairies naturelles libres	15 500 F	27 000 F	9 000 F	+4 %
Prairies naturelles occupées	13 500 F	20 000 F	7 000 F	-4,9 %
Terrains maraîchers et horticoles	36 000 F	40 000 F	11 000 F	-2,7 %
Vergers	48 000 F	60 000 F	15 000 F	-4 %

Voie de la Vallée de la Dordogne - Liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat
Déviation de la RD 703, de Beynac et Aménagement des RD 49 et RD 57.
Communes de St Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, et Sarlat la Caneda.

On note donc une légère augmentation du prix des terres labourables, pour des valeurs à l'hectare qui sont toutefois parmi les plus élevés du département. Notons aussi que les terres de la vallée de la Dordogne sont les plus convoitées du Périgord Noir.

2.10. Le cadre bâti

2.10.1. Les documents d'urbanisme

Sur les quatre communes concernées, **seules Vézac et Sarlat sont dotées de Plans d'Occupation des Soils opposables.**

2.10.1.1. Sur la commune de Vézac

Le POS a été approuvé le 28 Novembre 1986, puis révisé dernièrement le 27 Janvier 1995.

Le plan de zonage mentionne une vaste **zone ND**, zone naturelle et de protection des paysages, de part et d'autre de la voie ferrée, entre les lieux-dits « Les Magnanas » et « Les Sables ». Elle correspond en particulier à un secteur en covisibilité avec les châteaux de Beynac au Nord et Castelnaud au Sud-Ouest.

Une bande NDi, concernant la zone inondable, longe la Dordogne au niveau du lieu-dit « Les Magnanas ».

Plusieurs zones ND figurent également au POS de part et d'autre de la RD 57, entre le bourg de Vézac et « Boutifare », et en particulier aux lieux-dits suivants :

- au Nord du bourg, en bordure Ouest de la RD 57,
- entre le Moulin de l'Evêque et « La Fournerie Nord » en bordure Est de la RD 57,
- « Le Brugal » en bordure Est de la voie,
- entre « Le Bois de Treillou » et « Peyrelevade », côté Est de la RD 57,
- « Boutifare » en bordure Ouest de la RD 57, avec une petite section côté Est.

Plusieurs **zones 1ND**, correspondant aux zones de loisirs et de tourisme ont également été identifiées, dont :

- trois au lieu-dit « Les Magnanas », l'une d'entre elle intéressant le camping à la ferme implanté au pied du pont SNCF,
- une au lieu-dit « Boutifare », en bordure Ouest de la RD 57, prolongeant les activités hippiques du centre de Bonnefond sur Sarlat.

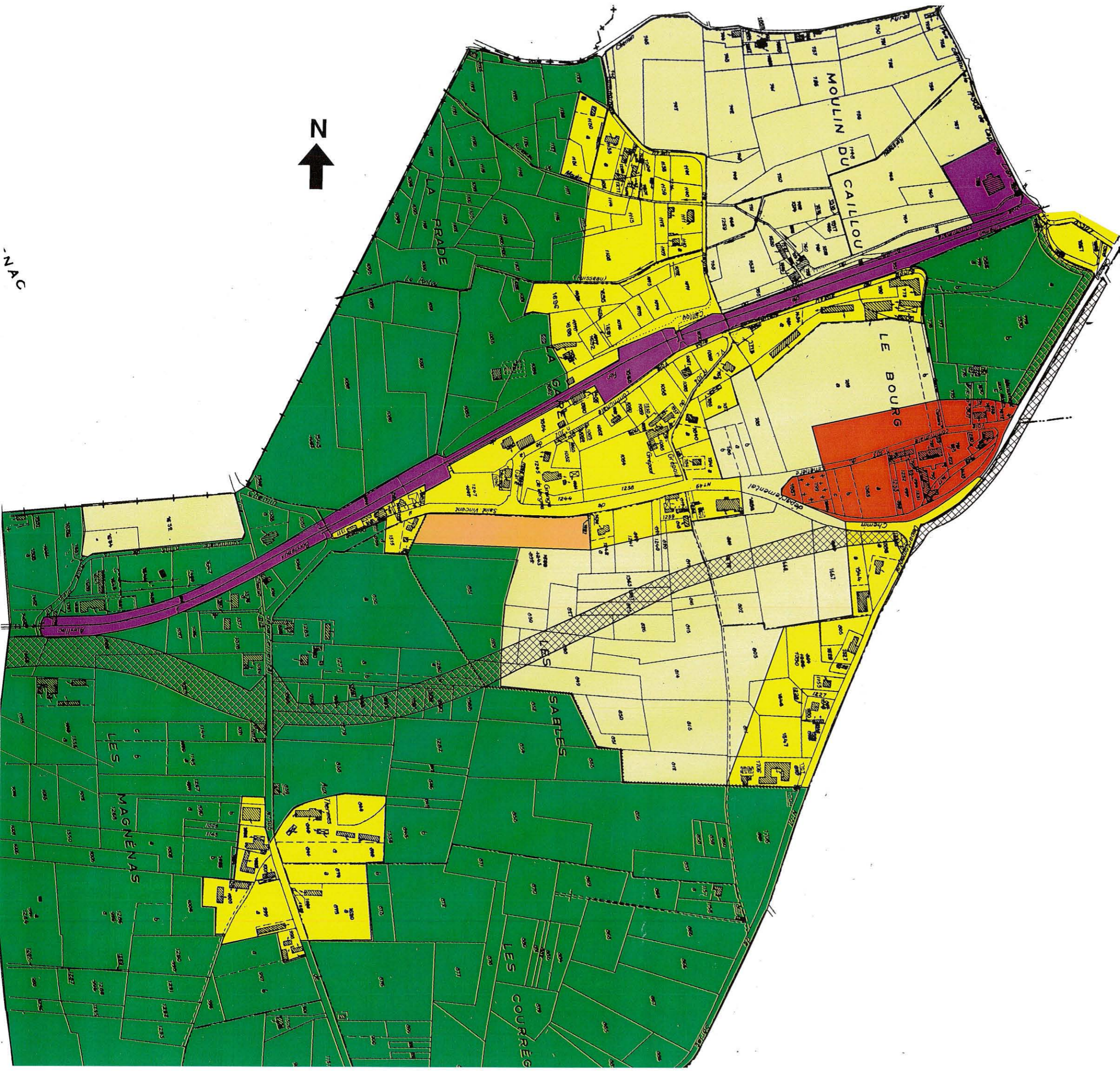
Plusieurs zones NC, zones naturelles destinées aux activités agricoles, sont présentes aux lieux-dits :

- « Les Sables » en bordure Sud de la RD 49,
- « Le Bourg » entre la voie ferrée et la RD 49,
- « Beau Repos » et « Rochecourbe » côté Sud-Est de la RD 57,
- « Sermus » en bordure Ouest de la voie ferrée en direction de Sarlat,
- « Sous Lestevinie » de part et d'autre de la RD 57.

Plusieurs **zones NB** accueillent une urbanisation peu dense, et correspondent aux hameaux le long des voies de communication dans la zone d'étude, et en particulier aux lieux-dits :

- « Les Magnanas », de part et d'autre de la RD 703,
- « La Gare » entre la voie ferrée et la RD 49,
- « Beau Repos », « La Ramée Rochecourbe », « La Fournerie Nord » et « Le Brugal » côté Est de la RD 57.

Une **zone 1NA**, destinée à une urbanisation future à court terme, est localisée en bordure Sud de la RD 49 au niveau du lieu-dit « Les Sables ».



**SYNTHESE DU P.O.S. DE VEZAC
ENTRE LA DORDOGNE
ET LA RD 57**

- Zones urbanisées (UA)
- Zones d'urbanisation future (NA)
- Zones d'habitat diffus (NB)
- Zones d'activités (UX)
- Zones agricoles (NC)
- Zones naturelles à protéger (ND)
- Emplacement réservé

EREA	<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> 0 25 50 100 m </div>
-------------	--

Synthèse des P.O.S de part et d'autre de la RD 57 » (carte 3 A3, couleur)

Sortie Traceur

Une **zone UY**, destinée à l'implantation d'activités, s'étend majoritairement en bordure Ouest de la RD 57, entre la route et la voie ferrée, au lieu-dit « La Fournerie Nord ».

Une **zone UF**, zone d'activités spécialisée, réservée au service public ferroviaire, traverse également la zone d'étude dans le sens Ouest/Nord-Est.

Une **bande d'étude** a été réservée pour l'aménagement de la RD 57 par l'Arrêté préfectoral du 19/02/1986, entre les lieux-dits « Laviguerie » et « Boutifare ».

Trois emplacements réservés figurent au POS à l'intérieur de la zone d'étude :

- l'emplacement réservé n°1 au bénéfice de la commune, intéressant la rectification du chemin rural assurant la liaison « Cap de Lyon »/ « Laviguerie », entre la voie ferrée et la RD 57, sur une superficie totale de 1 500 m²;
- l'emplacement réservé n°2 au bénéfice de la commune pour une superficie de 600 m², et concernant la création d'un accès vers le centre hippique de « Bonnefond » sur Sarlat depuis la RD 57;
- l'emplacement réservé n°3 au bénéfice du Département de la Dordogne, concernant la déviation des RD 703 et 49, sur une superficie de 26 000 m² entre le lieu-dit « Les Magnanas » en bordure Sud du pont SNCF sur la Dordogne et le lieu-dit « Beau-Repos ».

2.0.1.2. Sur la commune de Sarlat

Le POS a été approuvé le 26 Avril 1991, révisé le 3 Février 1997 et modifié une dernière fois en Décembre 1998.

Dans la zone d'étude, le plan de zonage du POS mentionne principalement **deux vastes zones ND**, zones naturelles recouvrant les espaces à protéger en raison de la qualité ou de la sensibilité des sites et des milieux naturels, ainsi que des espaces exposés à des risques ou des nuisances :

- L'une est localisée à l'Ouest de la RD 57 et s'étend du centre équestre de Bonnefond jusqu'au lieu-dit « Sybanque ».
- La seconde zone ND se situe de part et d'autre de la RD 57, entre « Roquecourbe » et le Lycée de « Pré de Cordy » côté Est, et au niveau du lieu-dit « Croix d'Espit » côté Ouest.

Plusieurs **zones NB**, caractérisant des espaces naturels de transition faiblement urbanisés et desservi partiellement par des équipements qu'il n'est pas prévu de renforcer, figurent au POS à l'intérieur de la zone d'étude :

- l'une est située en bordure Ouest de la RD 57 au lieu-dit « Bonnefond »,
- une autre s'étend du côté Ouest de la RD 57 au niveau de « Sybanque »,
- une troisième zone est localisée à l'extrémité Nord de la zone d'étude entre la voie ferrée et la zone commerciale de « Croix Despit » à « Vignéras ».

Plusieurs **secteurs NC**, recouvrant des terrains peu équipés constituant un milieu naturel à protéger en **raison de sa valeur agricole**, figurent dans la zone d'étude :

- l'un s'étend au lieu-dit « Bonnefond », en bordure Nord de la RD 57.
- deux autres, plus réduits, sont localisés à « Sybanque » à l'Ouest de la RD 57.

Une **zone UB**, correspondant à un secteur actuellement équipé et extérieur au centre, délimite l'emprise du lycée de « Pré de Cordy » du côté Est de la RD 57. Il s'agit d'une zone de densité moyenne, où les bâtiments sont édifiés le plus souvent en recul par rapport à l'alignement et en ordre discontinu.

Une **zone UY**, destinée à l'implantation de constructions et installations à **usage d'activités commerciales, artisanales, industrielles ou de services**, est implantée en bordure Ouest de la RD 57 au niveau du lieu-dit « Vignéras ».

Une **bande d'étude** a été réservée pour l'aménagement de la RD 57, entre les lieux-dits « Sybanque » et « La Borie ».

Trois emplacements réservés figurent au POS à l'intérieur de la zone d'étude, et correspondent à des aménagements ponctuels ou localisés :

- l'emplacement réservé n°9c au bénéfice du Département de la Dordogne, intéressant l'aménagement à trois voies de la RD 46 entre « Pré de Cordy » et la RD 57 au niveau du « Pontet », sur une plateforme de 16 mètres;
- l'emplacement réservé n°9e au bénéfice du Département de la Dordogne, pour une superficie de 3 900 m², et concernant l'aménagement d'un carrefour giratoire au droit de l'intersection entre la RD 46 et la RD 25, d'un diamètre de 70 m;
- l'emplacement réservé n°9f au bénéfice du Département de la Dordogne, sur une superficie de 3 900 m², concernant l'aménagement d'un carrefour giratoire au droit de l'intersection entre les RD 46 et RD 57, d'un diamètre de 70 m.

2.10.2. Le bâti riverain

Les bourgs principaux, situés le long des axes de communication, sont accompagnés de villages et de hameaux en extension.

A l'intérieur de la zone d'étude, domine un habitat de type péri-urbain ancien, relativement diffus de part et d'autre des RD 703, 49 et 57 et de la voie ferrée.

Cet habitat à caractère ancien est complété par des éléments récents, principalement sur Vézac et de part et d'autre de la RD 57.

Dans la vallée de la Dordogne, les bourgs et hameaux anciens, tels que Beynac, La treille, Fayrac, Castelnaud, forment souvent des ensembles architecturaux et paysagers harmonieux, et donnent un cadre de vie de qualité

Au total, **42 bâtiments ou ensembles de bâtiments (habitations et garages)** sont relevés dans une zone de 200 m de part et d'autre du tracé entre Saint Vincent de Cosse, lieu-dit « Tiradou », et le bourg de Vézac, et **50 autres** de part et d'autre de la RD 57 entre Vézac et Sarlat.

Dans leur majorité (à hauteur de 60%), il s'agit de bâtiments d'habitation. Il s'agit aussi quasi-exclusivement d'un **habitat individuel**.

2.10.2.1. Le bâti entre Saint Vincent de Cosse et Vézac

Entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, le bâti est relativement peu dense le long de la voie, toutefois il se regroupe en **quelques points durs où le passage de la voie future aura un impact élevé**. On trouvera sur les tableaux ci-après, le relevé exhaustif des bâtiments situés à moins de 200 m de part et d'autre du futur tracé.

L'examen du bâti sera conduit de l'Ouest vers l'Est.

RELEVÉ EXHAUSTIF DU BÂTI SITUÉ À MOINS DE 200 M DU FUTUR TRACÉ

Localisation	N° d'identification	Type	Distance à la plateforme de la voie
Saint Vincent de Cosse : Le Tiradou	1	Habitation ancienne et dépendances	2 m
	2	Habitation ancienne et dépendances	2 m
	3	Ferme et bâtiments agricoles	2 m
Château de Monrecours	4	Château du XIXème siècle, corps de ferme, hangars et dépendances (chambres d'hôtes)	250 m
Monrecours	5	Habitation ancienne vacante (ancienne conciergerie du château)	10 m
Castelnaud la Chapelle : Pont du Pech	6	Habitation moderne et dépendance	40 m
	7	Habitation moderne	67 m
	8	Habitation ancienne et dépendance agricole	0 m (située en partie sur tracé)
La Barrière	9	Bâtiment SNCF désaffecté	32 m
	10	Ancienne gare SNCF (désaffectée)	35 m
	11	Siège d'exploitation et hangars agricoles modernes	50 m
	12	Habitation moderne	40 m
	13	Habitation ancienne (ancienne maison garde-barrière)	22 m
La Plaine de Fayrac	14	Vaste Bâtiment agricole moderne, vacant, et maison	230 m
	15	Habitation moderne et dépendance	70 m
	16	Séchoir à tabac en bois	0 m (sur emprise)
La Treille	17	Bâti agricole du Centre équestre	75 m
	18	Hameau de La Treille (habitations anciennes rénovées)	80 m
Fayrac	19	Vaste château composé d'éléments d'âges différents du XVème au XIXème siècles	plus de 150 m
	20	Chapelle ancienne	60 m
	21	Habitation ancienne et bât agricoles	60 m
Vézac : Les Magnanas	22	Siège d'exploitation ancien et dépendances agricoles	50 m
	23	Centre de Loisirs G. Brassens	30 m
	24	Habitation début du siècle	125 m
	25	Bâti de ferme traditionnel et dép	22 m
	26	Habitation moderne	5 m
	27	Habitation moderne	32 m
	28	Habitation moderne	47 m
	29	Restaurant moderne	95 m
La Grange de Vergne	30	Ancienne activité artisanale (propriété du CG 24)	0 m (sur emprise de la voie)
	31	Habitation moderne	32 m
	32	Habitation moderne	40 m
	33	Poste transfo électrique	35 m/giratoire
	34	Habitation moderne	50 m/giratoire
	35	Habitation moderne	60 m/giratoire
	36	Habitation moderne et bâtiment d'activité (maçon)	62 m
Les Sables	37	groupe de 5 habitations modernes	plus de 25 m
	38	Habitation moderne	20 m/RD 49
	39	Habitation ancienne et bâtiment agricole	2 m / RD49
Le Bourg	40	Hôtel-restaurant "Relais des 5 châteaux"	7 m / RD 49
	41	Habitation moderne	17 m / RD49
	42	Ensemble de 3 habitations modernes et dépendances	50 m/ RD49

RELEVÉ EXHAUSTIF DU BÂTI DE PART ET D'AUTRE DES RD 49 ET RD 57

Localisation	N° d'identification	Type	Distance à la plateforme de la voie
Vézac : Les Sables	1	Habitation moderne	35 m / RD49
	2	Habitation moderne	80 m / RD49
Le bourg	3	Bâtiment public (mairie, école)	2 m / RD57
	4	Habitation ancienne rénovée et dépendance	45 m / RD57
	5	Habitation ancienne rénovée avec chambres d'hôtes	5 m / RD57
	6	Chapelle et dépendance	35 et 30 m / RD57
Beau Repos	7	Bâtiment d'activité (Entreprise DELMOND)	25 m / RD57
	8	Ensemble d'habitations et dépendances ancien rénové	80 m / RD57
Lavignerie	9	Habitation ancienne et dépendances	
	10	Habitation ancienne et dépendance	2 m Ouest
	11	Hangar ancien	5 m Ouest
La Ramée	12	Habitation ancienne	5 m Ouest
Rochecourbe	13	Habitation ancienne, dépendances et bâtiments agricoles	45 m Est
	14	Habitation moderne	65 m Est
	15	Habitation moderne	50 m Est
	16	Habitation moderne	15 m Est
La Ramée	17	Habitation moderne	30 m Est
	18	Habitation ancienne rénovée avec dépendance et piscine	2 m Ouest
	19	Habitation ancienne et dépendances	2 m Ouest
Mège	20	Habitation moderne	20 m Est
	21	Habitation ancienne rénovée	20 m Est
	22	Habitation ancienne et dépendance	50 m Est
	23	2 bâtiments agricoles et séchoir à tabac en bois	30 m Est et 3 m Est
Sermus	24	Maison ancienne rénovée et hangar (ancien Moulin de l'Evêque)	2 m Ouest
La Fournerie Nord	25	Bâtiment en tôle (Casse-Auto)	45 m Ouest
	26	Bâtiment industriel (céramique)	40 m Ouest
	27	Bâtiment commercial	30 m Ouest
	28	Bâtiment commercial	25 m Ouest
	29	Bâtiment commercial	50 m Est
	30	Bâtiment d'activité (garage)	30 m Ouest
Sous Lestevinie	31	Habitation moderne	40 m Est
Le Bois de Treillou	32	Corps de ferme comprenant une habitation et des bâtiments agri anciens	20 m Est
	33	Ancien séchoir à tabac en bois	25 m Est
Combe Nègre	34	Habitation moderne et dépendance	25 m Est
	35	Habitation moderne	30 m Est
Sarlat : Bonfond	36	Habitation moderne	10 m Ouest
	37	Centre hippique de Sarlat	210 m Ouest
Vézac : Peyrelevade	38	Habitation moderne	70 m Est
	39	Habitation et hangars modernes	85 m Est
	40	Bâtiment regroupant 3 commerces	20 m Est
	41	Habitation moderne	30 m Est
	42	Habitation moderne	20 m Est
Sarlat : Sybanque	43	Habitation moderne	30 m Ouest
	44	Habitation ancienne rénovée dépendance et étable	12 m Ouest
Pré de Cordy	45	Lycée polyvalent	25 m Est
	46	Habitation ancienne rénovée et dép	25 m Ouest
	47	2 bâtiments accueillant 4 commerces	25 m Est
	48	2 bâtiments accueillant 16 commerces	25 m Est
	49	Bâti d'activité (Garage)	20 m/giratoire
	50	Habitation moderne et dépendance	5 m/giratoire

« Relevé exhaustif du bâti situé à moins de 200 m du futur tracé » (carte en 2 A3, couleur)

Et tableaux des deux sections en verso vis à vis

Source Tracé

**LE BÂTI PROCHE DE
LA VOIE NOUVELLE**



①



②



③



④

① Sur Castelnaud la Chapelle, habitation entre la RD 53 et la voie ferrée, située sur l'emprise de la voie nouvelle.

② Sur la plaine de Fayrac à Castelnaud la Chapelle, anciens bâtiments agricoles vacants.

③ Le hameau de La Treille, surplombant la voie nouvelle au Sud sur Castelnaud la Chapelle.

④ Sur Vézac, poterie artisanale, située sur l'emprise de la voie nouvelle.

« Localisation du bâti de part et d'autre de la RD 57 » (carte 3 A3, couleur)

Sortie Traceur

**LE BÂTI DE PART ET
D'AUTRE DE LA RD 57
ENTRE VÉZAC ET SARLAT**



1



2



3



4



5



6



7

1 Habitation ancienne rénovée accueillant le Manoir-hôtel de Rochecourbe, à l'Est de la RD 57 sur Vézac, lieu-dit «La Ramée Rochecourbe».

2 Corps de ferme regroupant une habitation ancienne et des bâtiments agricoles, à l'Est de la RD 57, lieu-dit « sur Vézac».

3 Habitation ancienne rénovée, en bordure Ouest de la RD 57 au lieu-dit «La Ramée» sur Vézac.

4 Habitation ancienne et bâtiments agricoles, dont un séchoir à tabac en bois, implantés à l'Est de la RD 57 au lieu-dit «Mège» sur Vézac.

5 Habitation ancienne et bâtiments agricoles, implantés en bordure Est de la RD 57 au lieu-dit «Combe Nègre» sur Vézac.

6 Habitation ancienne rénovée et dépendance, surplombant la RD 57 côté Ouest au lieu-dit «Tuillères Ouest» sur Sarlat.

7 Habitation récente en bordure Nord du carrefour entre les RD 57 et RD 46, sur Sarlat.

a) Sur Saint Vincent de Cosse :

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE
Habitations	4
Bâtiments agricoles	7

Sur Saint Vincent de Cosse, entre « Le Tiradou » et la Dordogne de part et d'autre de la RD 703, l'habitat se réduit à peu de choses et il ne s'agit que d'habitat traditionnel, le principal élément étant bien sûr le château de Monrecours.

Toutefois, celui-ci n'est pas directement concerné par le projet, alors qu'en bordure de la RD 703, on relève des bâtiments agricoles entre la RD 703 et la voie ferrée (n°3) et une habitation ancienne vacante en bordure Nord (n°5). Situés à l'extrémité du projet, aucun de ces bâtiments ne sera touché par les travaux.

b) Sur Castelnaud la Chapelle :

Entre le « Pont du Pech » et le pont de « Fayrac », on relève une assez forte présence de constructions modernes ou anciennes rénovées. La principale zone agglomérée est le **hameau de la Treille** étagé à flancs de coteau et qui surplombera la future voie au Sud à une distance moyenne de 80m.

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE
Habitations	9 et 1 hameau
Bâtiments agricoles	7
Bâtiments d'activité	3

On dénombre 9 habitations, dont 4 modernes, et le hameau de « La Treille » localisés préférentiellement au Sud de la voie ferrée (ligne Bordeaux – Sarlat).

Ainsi, au lieu-dit « Pont du Pech », **un ensemble de trois habitations, dont deux modernes**, est implanté entre la voie ferrée et RD 53.

Les installations désaffectées, mais en bon état, de la gare de Castelnaud-la-chapelle-Fayrac (la gare elle-même, avec salles d'attente en Rez-de-Chaussée et logement à l'étage et un hangar) sont enclavées entre la voie ferrée et la RD 53, en contre-bas du hameau de La Treille.

Les bâtiments agricoles sont majoritairement situés au lieu-dit « La Barrière » au Nord de la voie ferrée. Un séchoir à tabac en bois, implanté entre la voie ferrée et la voie communale n°2 au niveau de la « Métairie de Fayrac » figure sur le tracé de la future voie.

En outre, l'un des éléments bâtis le plus remarquable de ce secteur est représenté, par le **Château de Fayrac**, ses dépendances, son vaste parc arboré et sa Chapelle en contrebas situés au lieu-dit « La Métairie de Fayrac ».

c) Sur Vézac, entre la Dordogne et Le Bourg :

Sur Vézac, **la dispersion de l'habitat** (constructions neuves, essentiellement) **dans la bande d'étude a été une contrainte forte pour le choix du tracé, tout particulièrement pour le franchissement de la RD 703.**

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE
Habitations	15 et 1 ensemble de 5 habitations
Bâtiments agricoles	4
Bâtiments d'activité	6

Notons que l'une des fermes de ce secteur, au lieu-dit « Les Magnanas » est également inclus au sein d'un camping à la ferme.

Le bâtiment (n°30) de l'ancienne activité artisanale (poterie), situé en bordure Est de la RD 703 et sur l'emprise du tracé de la future voie, est aujourd'hui la propriété du Département de la Dordogne.

On dénombre dans ce secteur 20 habitations, dont 18 modernes, exclusivement implantées au Sud de la voie ferrée, principalement le long des RD 43 et RD 49.

Deux bâtiments d'activité (centre de loisirs et restaurant) sont localisés en bordure Nord de la voie ferrée, alors qu'une activité artisanale (maçonnerie) et un poste de transformation électrique sont implantées entre la voie ferrée et la RD 49, à proximité immédiate du passage inférieur à la voie ferrée de la RD 703. Un hôtel-restaurant, le « Relais des cinq Châteaux » est implanté en bordure Sud de la RD 49 au lieu-dit « Les Sables ».

2.10.2.2. De part et d'autre de la RD 57 entre Vézac et Sarlat

Entre Vézac et Sarlat, de part et d'autre des RD 49 et RD 57, l'habitat de type pavillonnaire est généralement plus diffus et plus récent ou ancien rénové.

On dénombre au total 32 habitations ou ensemble d'habitations dont 7 anciennes rénovées et 17 modernes, 11 bâtiments agricoles et 12 bâtiments d'activités.

L'examen du bâti sera conduit du Sud-Ouest vers le Nord-Est.

a) Le bâti entre les lieux-dits « Les Sables » et « Beau Repos » sur Vézac :

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE
Habitations	5
Bâtiments agricoles	2
Bâtiments d'activité	1
Bâtiments publics	3

Cette section, s'articulant autour du bourg de Vézac, accueille aussi bien des habitations, modernes ou anciennes rénovées, qu'une activité importante, l'entreprise DELMOND de fabrication et commercialisation de foies gras, ou des bâtiments publics tels que la mairie, l'école municipale et la chapelle.

Ces bâtiments sont implantés de part et d'autre de la RD 57 et de la RD 49, à proximité de l'intersection de ces deux voies.

b) Le bâti entre les lieux-dits « Laviguerie » et « Sous Lestevinie » sur Vézac :

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE
Habitations	14
Bâtiments agricoles	6
Bâtiments d'activité	6

Cette section de la RD 57 accueille de part et d'autre une densité non négligeable d'habitations, de type pavillonnaire, dont plus de la moitié sont anciennes et le plus souvent rénovées.

Parmi les 6 bâtiments agricoles dénombrés, signalons la présence d'un séchoir à tabac en bois, en bon état, en bordure Est de la chaussée.

Les **6 bâtiments d'activités** recensés sur cette section sont tous implantés au lieu-dit « La Fournerie Nord », essentiellement côté Ouest. Ils sont distants de plus de 25 m de la voie et accueillent

principalement des activités commerciales ou artisanales. Un seul bâtiment (n°28) abrite une activité industrielle de fabrication de céramiques.

c) Le bâti entre les lieux-dits « Le Bois de Treillou » sur Vézac et « Bonnefond » sur Sarlat :

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE
Habitations	4
Bâtiments agricoles	3
Bâtiment d'activité	1

Cette section de la voie accueille un bâti moins dense, implanté à plus de 10 m de la chaussée.

L'habitat y est représenté par 3 habitations modernes et un corps de ferme. Un ancien séchoir à tabac en bois est implanté en surplomb de la voie, côté Est, au lieu-dit « Le Bois de Treillou ».

Une seule activité est présente sur cette section. Il s'agit d'un centre hippique, éloigné de plus de 200 m à l'Ouest de la RD 57, au lieu-dit « Bonnefond » sur Sarlat.

d) Le bâti entre les lieux-dits « Peyrelevade » sur Vézac et « Pré de Cordy » sur Sarlat :

TYPE DE CONSTRUCTION	NOMBRE
Habitations	8
Bâtiments agricoles	2
Bâtiments d'activité	7

Sur cette section, on recense 6 habitations modernes, de type pavillonnaire, et 2 habitations anciennes rénovées, généralement à plus de 10 m de la voie. Une seule habitation moderne (n°50) est située à moins de 10 m du carrefour entre les RD 57 et 46 sur Sarlat.

Deux hangars agricoles modernes sont implantés à plus de 80 m à l'Est de la RD 57, au lieu-dit « Peyrelevade » sur Vézac.

6 bâtiments d'activité ont été recensés de part et d'autre de la voie, accueillant exclusivement des activités commerciales ou artisanales.

2.10.3. L'environnement sonore existant

L'environnement sonore actuel a pu être analysé à partir d'une étude de bruit, comprenant deux relevés sonores effectués en Juillet 1997 et en Janvier 2000 par la société VIAM Acoustique, afin de tenir compte de la période estivale et de la période hors touristes.

Cette étude de bruit (jointe en annexe) a permis d'établir un état "zéro acoustique" sur la partie Sud de la zone d'étude, entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.

2.10.3.1. Eléments d'analyse

a) Mesures en période estivale

Afin d'obtenir une large vision de l'environnement sonore sur la zone d'étude en période estivale, ont été réalisées les mesures de bruit les 7 et 8 Juillet 1997, 2 m devant les façades des habitations.

Trois points de mesures en points fixes de longue durée (24 heures) ont ainsi permis d'apprécier les niveaux de bruit préexistants en périodes diurne et nocturne (points 4, 6 et 13).

Voie de la Vallée de la Dordogne - Liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat
Déviation de la RD 703, de Beynac et Aménagement des RD 49 et RD 57.
Communes de St Vincent de Cosse, Castelnau la Chapelle, Vézac, et Sarlat la Caneda.

Dix autres points ont permis la réalisation de mesures sur des durées de 30 minutes à 1 heure en période diurne.

La localisation de tous ces points de mesure et leur niveau de pression acoustique correspondant sont reportés sur le plan ci-avant.

b) Mesures hors période estivale

Des mesures complémentaires ont été réalisées par la société VIAM Acoustique les 14 et 15 Mars 2000, afin de caractériser l'ambiance sonore existante sur le site de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac en dehors de la période estivale.

Six points de mesure ont donc été réalisés et leur localisation figure sur la carte ci-après :

* 2 points de longue durée (24 heures), l'un au niveau du bourg de Beynac et l'autre au lieu-dit « La Treille ». Ces mesures sont décomposées en période diurne (6h – 22h) et nocturne (22h – 6h);

* 4 points de courte durée (1/2 heure) :

- point 1 : au niveau du Château de Monrecours;
- point 2 : en bordure la RD 703 au niveau du lieu-dit « Le Pech » sur Beynac;
- point 3 : en bordure la RD 703 au niveau du lieu-dit « Les Magnanas » sur Vézac;
- point 4 : sur Vézac, au droit de l'intersection entre les RD 49 et 57, au niveau des Etablissements Delmond.

2.10.3.2. Etat sonore existant

a) Etat sonore existant en période estivale

Le niveau de bruit s'exprime en décibel pondéré A, dB(A), le choix de la pondération étant lié à la réponse de l'oreille. **LAeq, T** est le niveau énergétique équivalent ou niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, en décibels, déterminé pour un intervalle de temps T¹.

¹ En France, comme en Allemagne, pour des circulations routières ou ferroviaires, on utilise le LAeq, ou niveau acoustique équivalent pour caractériser le bruit perçu au cours du temps. Ce niveau exprime la moyenne de l'énergie perçue par un individu pendant une période de temps.

Si l'on considère un bruit variable perçu pendant une période de temps T, le Leq représente le niveau de bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit réellement perçu pendant cette période. Le LAeq correspond à la moyenne d'un signal sonore fluctuant au cours du temps pendant une durée d'observation T.

Son expression formelle est la suivante, en fonction des niveaux sonores instantanés L_i, émis pendant l'intervalle de temps t_i :

$$\text{forme discrète : } LA_{eq} = 10 \log_{10} \left(\frac{1}{T} \sum_{i=1}^n 10^{L_i/10} \cdot t_i \right)$$

$$\text{forme continue : } LA_{eq} = 10 \log_{10} \left(\frac{1}{T} \int_0^T 10^{L(t)/10} \cdot dt \right)$$

Le Leq constitue bien une moyenne de l'énergie perçue au cours du temps T. (Extrait du "Guide des transports terrestres", CETUR, 1980)

« Situation des points de mesures acoustiques et résultats » (carte 2 A3, couleur)

Source Traceat

Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau suivant :

N°	Localisation	LAeq diurne (en dBA)	LAeq nocturne (en dBA)
1	Monrecours (VC 6) St Vincent de Cosse	43,2	
2	CR Le Pech St Vincent de Cosse	46,2	
3	RD 703 Le Pech St Vincent de Cosse	66,8	
4	RD 703 Bourg Beynac	63,9	57,5
5	Bourg de Beynac	58	
6	La Treille (Castelnaud)	51,6	42,9
7	La Barrière (Castelnaud)	54	
8	Fayrac (Castelnaud)	51,4	
9	Les Magnéas (Vézac)	54,5	
10	RD 703 Ouest (Vézac)	56,6	
11	RD 703 Est (Vézac)	60,5	
12	RD 57 Les Sables	47	
13	RD 49/RD 57 (Vézac)	54,2	47,3

Ces niveaux de bruit caractérisent **une zone d'ambiance sonore préexistante modérée**, telle que définie par l'Arrêté du 5 Mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

En effet, sur la majorité des points de mesure, le LAeq (6h-22h) est inférieur à 65 dB(A). Signalons toutefois que le point n°3 dépasse légèrement ce seuil en période diurne avec un LAeq (6h-22h) de 66,8 dB(A).

b) Etat sonore existant hors période estivale

Les résultats bruts de ces mesures sont donnés dans les tableaux ci-dessous.

Mesures de longue durée (24 heures) :

Points	Période de mesure	LAeq en dBA (6h - 22h)	LAeq en dBA (22h - 6h)
24 h de Beynac	Du 14/03/00 à 14 h Au 15/03/00 à 14h	62,7	51,2
24 h de La Treille	Du 14/03/00 à 14h Au 15/03/00 à 14h	49,4	33,3

Mesures de longue durée (24 heures) :

Points	Date	Période de mesure	LAeq en dBA
1	Le 15/03/00	10h45 à 11h15	48,3
2	Le 14/03/00	14h50 à 15h20	62,1
3	Le 14/03/00	18h03 à 18h33	64,9
4	Le 15/03/00	11h45 à 12h15	57,5

Les niveaux sonores mesurés aux points de courte durée et au point 1 de longue durée sont dus essentiellement au trafic routier. Le point 2 est placé à 3 m sur le bord de la RD 703 et le point 3 à 1 m de celle-ci, expliquant les niveaux relativement élevés.

Voie de la Vallée de la Dordogne - Liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat
Déviation de la RD 703, de Beynac et Aménagement des RD 49 et RD 57.
Communes de St Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, et Sarlat la Caneda.

Il ressort globalement de ces mesures que tous les points de mesures hors période estivale sont situés en **zone préexistante modérée** au sens de l'arrêté du 5 Mai 1995.

c) Conclusions

L'ensemble des campagnes (estivale/hors période estivale) témoigne d'un **site en zone préexistante modérée** au sens de l'arrêté du 5 Mai 1995.

Les points situés en bordure de la RD 703 subissent des niveaux importants, Eté comme Hiver, en raison du trafic routier. Les points de longue durée montrent que, globalement sur la journée, les niveaux de LAeq sont plus élevés en période estivale.

2.11. Le réseau ferroviaire

La voie ferrée, ligne BORDEAUX-SARLAT, est un élément capital des réseaux dans la zone d'étude, puisque c'est en fonction de celle-ci qu'a été défini le futur tracé.

Les interférences entre cette voie et l'aménagement de la liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat sont importantes. Il convient donc d'en présenter les principales caractéristiques.

2.11.1. Caractéristiques générales

Cette voie, réalisée à la fin du XIXème siècle (1890), ne joue plus qu'un rôle secondaire dans l'organisation des déplacements et de l'économie locale. Le trafic n'est plus actuellement que de **8 à 10 circulations journalières en moyenne de trains de voyageurs**.

Notons, enfin que la voie ferrée ne joue plus aucun rôle pour la desserte locale depuis la fermeture de la gare de Castelnaud-Fayrac.

2.11.2. Caractéristiques techniques

Il s'agit d'une ligne à voie unique non électrifiée. La largeur moyenne de la plate-forme est de 6 m.

2.11.2.1. Eléments sur le profil en long

- **Sur Saint Vincent de Cosse** : à partir du passage à niveau de Tiradou la voie amorce une rampe en virage pour franchir perpendiculairement le cours de la Dordogne.

Sur 350 m la hauteur de la voie passe progressivement de 0,30 m à 7,60 m par rapport aux terrains environnants. Au droit de franchissement de la déviation, le talus possède une hauteur proche de 5 m.

- **Sur Castelnaud-la-Chapelle**, 4 sections sont identifiables :

- en talus depuis la Dordogne jusqu'à la RD 53 (430 m, hauteur maximum : 7,80 m);
- à niveau sur 500 m sur l'emprise de la gare (jusqu'au P.N de la Barrière);
- en tranchée sur 600 m (entre le P.N de la Barrière et le P.N du château de Fayrac; profondeur variant entre 0,70 m et 1,70 m);
- en talus sur 230 m jusqu'à la Dordogne (hauteur maximum : 8 m).

LES EMPRISES SNCF



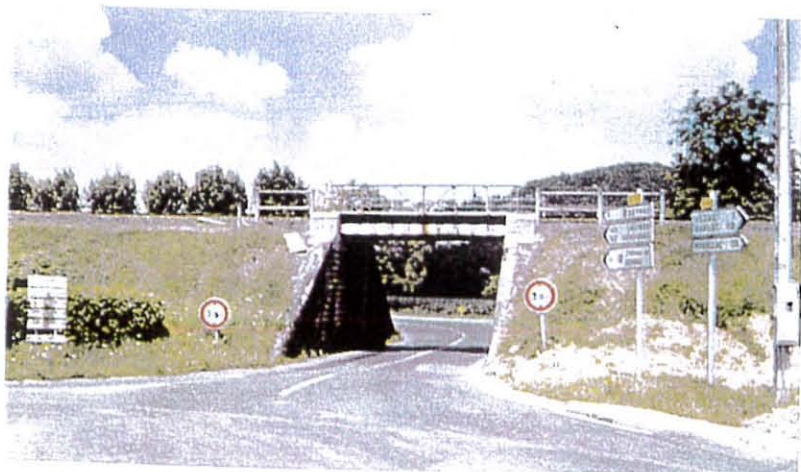
① Voie SNCF sur l'ouvrage sur la Dordogne.



② Voie SNCF Bordeaux-Sarlat et ses emprises au niveau de la Plaine de Fayrac sur Castelnaud la Chapelle.



③ Ancienne gare SNCF de Castelnaud la Chapelle.



④ Passage inférieur (pont rail) de la RD 703 sous la voie SNCF sur la commune de Vézac.

- **Sur Vézac** : entre la Dordogne et la RD 703 la voie demeure en talus (hauteur variant entre 7 m et 4,70 m). Elle revient au niveau du sol avant la gare de Vézac, puis suit parallèlement la RD 57 côté Ouest, partiellement en talus. Elle s'éloigne de la RD 57 au droit de « Lestivinie » pour ensuite traverser les boisements de Sybanque et rejoindre Sarlat.

2.11.2.2. Les ouvrages d'art

Il s'agit d'ouvrages en maçonnerie aux caractéristiques assez identiques :

- **Le Pont du Pech** (entre Saint Vincent de Cosse et Castelnaud-la-Chapelle). Sa longueur totale est de 205,15 m. Il est composé de 7 arches identiques de 24 m, dont une est hors d'eau. On compte 5 piles dans le lit du fleuve La hauteur de l'ouvrage est de 11 m au-dessus de la ligne moyenne des eaux. La cote de la sous-poutre sera de 68,45 m.

- **Le Pont de Beynac** (entre Castelnaud-la-Chapelle et Vézac). Sa longueur totale est de 219,89 m. Il est composé de 5 grandes arches de 24 m franchissant la rivière (4 piles dans le lit) et de 3 petites arches de 8 m hors d'eau de part et d'autre. Hauteur moyenne : 12 m. La cote de la sous poutre sera de 70,23 m.

2.11.2.3. Les équipements annexes :

Sur la section concernée, on relève **deux passages à niveau**, situés sur la commune de Castelnaud-La-Chapelle. Un passage inférieur à la voie ferrée permet le franchissement de la RD 703, au droit de « La Grange de Vergne » sur Vézac.

Rappelons l'existence de **la gare désaffectée de Castelnaud-La-Chapelle-Fayrac**, aujourd'hui acquise par le Département.

Signalons enfin le long de la voie, l'existence d'une ligne téléphonique destinée aux communications internes de la SNCF.

2.12. Les caractéristiques de l'itinéraire actuel entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat et du réseau de voirie local

Rappelons que les caractéristiques de la voie actuelle, incompatibles avec le niveau de service que le Conseil Général de la Dordogne souhaite attribuer à la "Voie de la Vallée de la Dordogne", qu'il aménage progressivement, contribuent à justifier le projet d'aménagement de la liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat et en particulier la section déviant le bourg de Beynac le Sud.

2.12.1. Les caractéristiques de l'itinéraire actuel entre Saint Vincent de Cosse et Vézac

C'est dans sa traversée de Beynac que la **RD 703** présente ses caractéristiques les plus médiocres, à savoir :

- Une chaussée très rétrécie rendant presque impossible à certains endroits le croisement entre véhicules surtout si l'un d'entre-eux (et a fortiori les deux) est un poids-lourds ou un autocar (fréquent en période estivale). De tels croisements ne peuvent alors s'effectuer que si l'un des deux véhicules empiète sur le trottoir;

- Des problèmes de carrefour et d'insertion (notamment au niveau du parking) et des difficultés inhérentes, surtout pendant la période estivale, à la cohabitation entre la vie locale du bourg et le trafic relativement important de la voie (le flux de transit est perturbé par des mouvements multiples et désordonnés des piétons et plus rarement des deux roues).

Mais plus généralement, c'est la section appelée à être déviée qui présente des caractéristiques géométriques préjudiciables à la fluidité et à la sécurité routière, notamment :

- **Profil en long et en travers peu satisfaisants** sur toute la section en bordure de la Dordogne entre le hameau du Pech et Beynac;
- **Quelques virages possèdent un rayon insuffisant** (inférieur au rayon minimal absolu de 120 m) notamment de part et d'autre du franchissement de la voie ferrée à Vézac;
- **Le passage inférieur sous la voie ferrée à Vézac** est pénalisé par une visibilité très réduite (en raison notamment du talus de la voie ferrée) et une géométrie médiocre induisant des risques élevés pour les flux de transit venant de la direction de Bergerac et allant vers Sarlat au moment des cisaillements de chaussée.

2.12.2. Les caractéristiques des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat

La **RD 49, puis la RD 57** relie le bourg de Vézac à Sarlat, au droit de l'intersection avec la RD 46, sur une section de 7,3 km. D'une plateforme large de 10 m, comportant une chaussée à deux voies de circulation, elles offrent des conditions de circulation peu satisfaisantes.

En effet, le tracé sinueux de la RD 57 à flanc de coteaux ne permet pas une bonne visibilité de la voie et une cohabitation entre les différents usagers (VL, PL, deux-roues). De plus, elle est à la fois utilisée comme voie de transit entre la vallée de la Dordogne et le Sarladais et comme voie de desserte des habitations et des activités implantées de part et d'autre de son axe.

Cet itinéraire comporte également **de nombreux accès et intersections**, qui sont de trois types :

- les accès liés à l'urbanisation de part et d'autre de la voie, et aux différents hameaux;
- les accès liés aux activités commerciales, artisanales et agricoles, en dehors de la zone agglomérée de Sarlat;
- les carrefours avec la route départementale n°46, les voies communales et chemins ruraux : 15 au total

La multiplicité des accès et intersections pose deux problèmes principaux, à savoir :

- **un trafic parasite important**, par rapport à la circulation de transit : véhicules divers (voitures particulières, poids lourds, véhicules et engins agricoles, deux-roues, ...) traversant la voie ou s'y insérant;
- **un risque accru d'accidents**, dû à une visibilité parfois médiocre depuis les accès riverains et à une vitesse relativement réduite des véhicules entrant sur la route ou la quittant, confrontée à une vitesse parfois élevée des véhicules en transit.

2.12.3. Le réseau de voirie local

Le réseau local est marqué par la superposition de trois niveaux de voies très distincts, qu'il est nécessaire de prendre en compte, et dont la fonction est à la fois de supporter le trafic local mais aussi de desservir les parcelles agricoles.

Les éventuelles coupures et la désorganisation consécutive du réseau pourraient avoir des répercussions sensibles sur l'économie locale qu'elle soit agricole ou touristique.

On examinera succinctement ci-après les voies directement concernées par la zone d'étude.

2.12.3.1. Sur Saint Vincent de Cosse

A l'extrémité Ouest de la zone d'étude, au lieu-dit « Le Tiradou », la RD 703 présente une intersection (carrefour en croix) avec la Voie Communale (VC) n° 201 dont la branche Nord dessert le bourg de Saint Vincent de Cosse et la branche Sud la basse plaine et les berges de la Dordogne jusqu'au hameau de Port d'Envaux. On soulignera que **l'existence de bâtiments riverains crée des conditions de visibilité médiocres au droit de l'intersection.**

L'accès privé au château de Monrecours depuis la RD 703 apparaît être une voie peu empruntée.

La voie communale n°2 desservant le Nord de la commune de Saint Vincent de Cosse (hameau de Gaussen) forme une intersection avec la RD 703 présentant des caractéristiques de visibilité à peu près satisfaisante. Elle est toutefois pénalisée par la vitesse de circulation souvent élevée enregistrée sur cette portion en ligne droite de la RD 703.

2.12.3.2. Sur Castelnaud-la-Chapelle

C'est, en tout premier lieu, la RD 53 et la VC n°2 qui sont concernées par la zone d'étude, car elles longent sur près de 1400 m la voie ferrée, côté Sud. Elles jouent un rôle de desserte locale entre le bourg de Castelnaud-la-Chapelle et son intersection avec la RD 50 sur la commune de Veyrines-de Domme, notamment pour ce qui concerne l'accès (unique) à la plaine de Fayrac ou au hameau de la Treille.

En ce sens, son maintien s'avère déjà indispensable. Mais il faut aussi souligner que cette voie sert également de support à un circuit touristique secondaire non négligeable qui depuis Castelnaud-la-Chapelle passe par le château de Fayrac (qui ne se visite pas) pour aller au château des Milandes.

On relèvera, en complément un réseau de voies communales ou de chemins ruraux venant se greffer sur cet axe :

- Ainsi la desserte de la plaine de Fayrac se fait par le biais de deux passages à niveau distants de 600 m, l'un à l'Est de la plaine au droit du château de Fayrac et qui a pour objet essentiel de desservir la propriété NEWELL, l'autre, au droit du hameau de la Barrière, dessert par le biais de chemins les différentes exploitations à l'Ouest de la plaine.

Soulignons que la création de la voie nouvelle aura pour effet de modifier sensiblement ces franchissements de la voie ferrée.

- Au Sud un chemin rural revêtu constitue le principal accès au hameau de la Treille.

2.12.3.3. Sur Vézac

La RD 703 se prolonge sur la commune de Vézac, selon une direction Nord-Sud vers La Roque-Gageac, en traversant la voie ferrée, ligne Bordeaux-Sarlat, par l'intermédiaire d'un passage inférieur au droit de « La Grange de Vergne ».

Au droit de ce passage inférieur à la voie ferrée, la RD 703 se raccorde à la RD 49, par l'intermédiaire d'un carrefour-plan, offrant des conditions de visibilité très médiocres.

La RD 49, relie ainsi la RD 703 au bourg de Vézac sur une section d'environ 800 m. D'une largeur de plateforme de 15 m, elle se raccorde à la RD 57 par un carrefour-plan au droit de la mairie de Vézac.

En matière de voies secondaires, on relève l'existence d'un chemin rural joignant la RD 57 et la RD 49 qui dessert les parcelles agricoles au lieu-dit Les Sables. Il sera coupé par la voie nouvelle. D'autre part, l'accès privé et unique aux installations du camping passant sous le pont de chemin de fer se trouve dans l'emprise du talus de la voie future.

2.12.3.4. Entre Vézac et Sarlat

Une seule route départementale, la RD 46, se raccorde à la RD 57 à l'extrémité Nord-Est de la zone d'étude par l'intermédiaire d'un carrefour-giratoire. Cette voie permet de relier Sarlat à Vitrac.

Plusieurs voies de desserte locale sont également relevées de part et d'autre de la RD 57. On compte ainsi 5 voies communales et 2 chemins ruraux côté Est, et 3 voies communales et 5 chemins ruraux côté Ouest.

Notons également une voie secondaire à la RD 57, avec deux raccordements côté Est au niveau du lieu-dit « Le Brugal » sur Vézac.

2.13. Trafic et sécurité

2.13.1. Analyse du trafic

Compte tenu de la configuration du projet, quatre voies sont à considérer pour l'analyse du trafic.

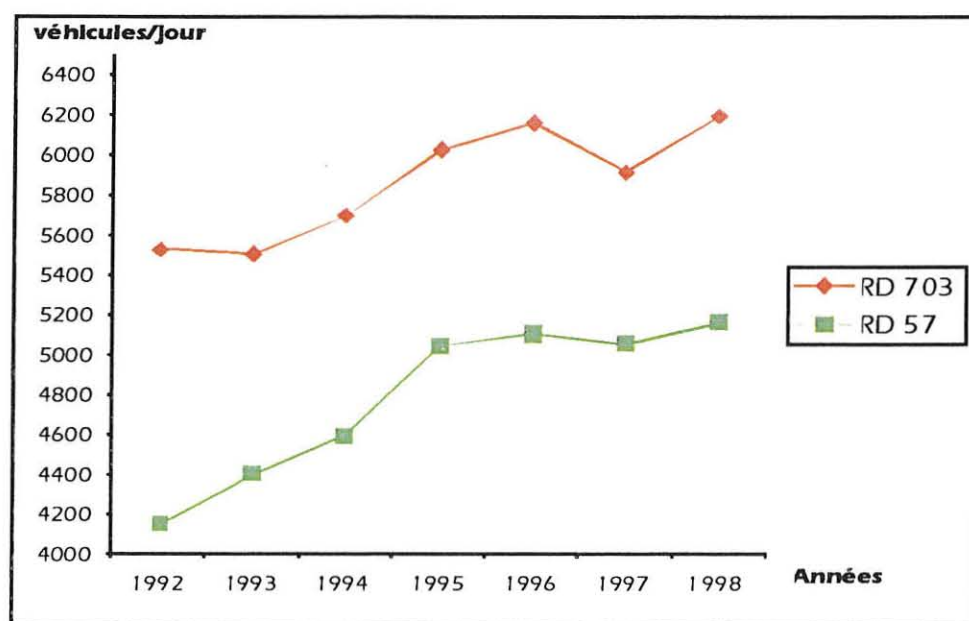
Trois d'entre elles correspondent à l'itinéraire dévié (la "Voie de la Vallée") : ce sont les **RD 703, 49 et 57**. Notons que la seule donnée récente de trafic relevée sur la RD 49 à Vézac donne 4 300 véhicules/jour pour l'année 1997.

La dernière route départementale concernée est la **RD 53**, voie de desserte locale en rive gauche qui sera reliée à la voie future au droit de La Treille et pour laquelle l'unique comptage récent effectué sur la section concernée à Castelnaud la Chapelle porte sur l'année 1997, avec 2 300 véhicules/jour.

Les informations dont on dispose pour quantifier le trafic actuel sont donc un peu disparates. Elles en donnent cependant une bonne image générale, en raison plus particulièrement de l'existence d'un compteur permanent sur la RD 703 (commune de Saint-Vincent-de-Cosse).

2.13.1.1. Le trafic sur la "Voie de la Vallée"

Le graphique ci-dessous décrit l'évolution de son Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) pour les 7 dernières années (1992 - 1998), sur la section étudiée :



Voie de la Vallée de la Dordogne - Liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat
Déviation de la RD 703, de Beynac et Aménagement des RD 49 et RD 57.
Communes de St Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, et Sarlat la Caneda.

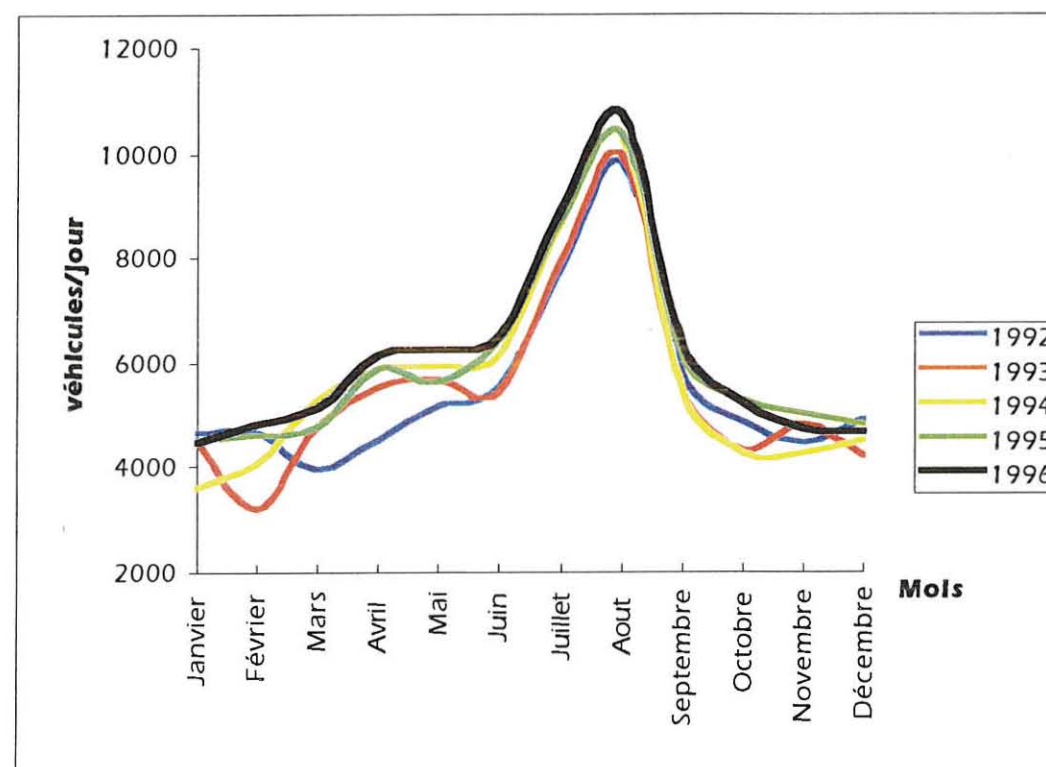
Au vu de ce graphique, les trafics enregistrés sur la « voie de la Vallée », entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, sont importants en raison tout particulièrement du trafic estival¹, toutefois le graphique ci-dessus fait apparaître des disparités entre les deux sections concernées.

La RD 703 possède le trafic actuellement le plus élevé, ayant connu depuis 1988 une augmentation spectaculaire (+52% entre 1988 et 1992; +11,5% entre 1992 et 1996), alors que la section de la RD 57 concernée entre Vézac et Sarlat supporte un trafic moins élevé mais ayant subi une augmentation importante entre 1992 et 1995 (+21,4%).

L'examen du trafic moyen de la RD 49 en 1997 (sensiblement inférieurs aux deux précédents tronçons) tendrait à accréditer l'idée d'**une certaine dissociation des flux empruntant les deux voies précédentes**.

2.13.1.2. Les évolutions mensuelles du trafic sur la RD 703

Les données fournies par la CDES de la Dordogne sur la section de la RD 703 comprise entre Saint Cyprien et Domme offre une vision de la structure des trafics moyens mensuels sur 5 ans, entre 1992 et 1996.



On constate bien sûr la spécificité de cet itinéraire marquée par le pic très important des flux estivaux (Juillet et Août) induits par la fréquentation touristique de la vallée de la Dordogne.

C'est le mois d'Août qui se détache toujours nettement, le trafic moyen journalier entre 1992 et 1996 y était 1,8 à 1,9 fois supérieur au trafic hors saison (en moyenne 9 000 véh/j contre 5 000 véh/j).

¹ La variation estivale du trafic sur les RD 703 et 57 atteint 1,5 en Juillet et 1,7 en Août.

2.13.1.3. Analyse des déplacements

On trouvera ci-après la synthèse des résultats d'une enquête routière par interviews, réalisée par le CETE du Sud Ouest¹ entre Saint Cyprien et Beynac les 5 et 6 Août 1992 entre 7h et 19h aux points suivants :

- PR 51,3 sens : Beynac – Saint Cyprien;
- PR 52,5 sens : Saint Cyprien- Beynac.

Elle avait pour objectifs de comprendre l'organisation des flux de trafic sur le tronçon le plus chargé de la voie de la vallée dans ce secteur (RD 703 entre Saint Cyprien et Vézac), en période estivale. La distinction des différents échanges devait permettre de réaliser par la suite **une étude d'affectation de trafic** permettant d'identifier précisément l'importance du trafic qui, quels que soient les aménagements routiers envisagés, demeurera dans la vallée et de celui qui pourrait être éventuellement détourné par une infrastructure nouvelle.

a) Les principales informations

* Analyse quantitative

Sur les 8 100 déplacements observés :

- **5 300** s'apparentent à du **trafic de transit**, soit les **deux tiers**²,
- **2 800** sont considérés comme des échanges avec Beynac ou Saint Cyprien (origine ou destination) ou du trafic local.

- Le trafic de transit :

Le tableau ci-dessous donne la synthèse des échanges (deux sens confondus) entre les différentes zones telles que définies par le traitement de l'enquête.

	Saint Cyprien	Les Eyzies	reste Dordogne	France Ouest	France Sud-Ouest	Total
Sarlat	438	107	1 234	51	330	2 160
La Roque Gageac et rive droite Dordogne	2 489	107	325	30	61	772
Domme et rive gauche Dordogne	135	114	358	15	57	679
Castelnaud	309	110	231	29	25	704
France Sud-Est et Est	134	88	/		675	897
Total	1 265	526	2 148		1 273	5 212

Les flux ayant **Sarlat** pour origine ou destination sont les plus développés (41 %). Leur examen est bien sûr important, dans la mesure où ils bénéficient d'un itinéraire alternatif -La RD 25- qui pourrait être, le cas échéant, amélioré.

L'examen attentif des flux concernés permet d'affirmer qu'une part significative des échanges avec Sarlat (tout particulièrement Les Eyzies - Sarlat et Sarlat -reste de la Dordogne) emprunte volontairement la voie de la vallée, ce qui minimiserait d'autant les transferts vers une infrastructure routière de substitution.

Pour **les autres échanges** ayant une origine ou une destination en Dordogne les alternatives apparaissent beaucoup plus réduites et la voie de la vallée est sans conteste leur vecteur naturel. Leur

¹ Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement.

² On entend par trafic de transit un déplacement qui n'a pas pour origine ou destination BEYNAC ou SAINT CYPRIEN ou qui ne concerne que les communes limitrophes des points d'enquête. Soulignons qu'un arrêt de quelques heures à BEYNAC n'enlève pas le déplacement de la catégorie transit.

importance (2 377 véhicules) est un peu supérieure à celle des échanges avec Sarlat. Parmi ceux-ci on retiendra plus particulièrement :

- les échanges entre le secteur de Domme (rive gauche Dordogne) et celui de La Roque-Gageac (rive droite Dordogne), d'une part, et le reste de la Dordogne, d'autre part, sont les plus importants et identiques (14 % des échanges considérés ou 6 % du trafic de transit total)³.

- Les échanges entre la zone de Castelnaud et celle de Saint Cyprien qui peuvent s'apparenter à du transit local, ont aussi un poids non négligeable (13 % des échanges considérés ou 5 % du trafic de transit total).

- Derniers échanges réellement notables, les échanges entre la zone de La Roque Gageac et celle de Saint Cyprien (à nouveau du transit local) et ceux entre Castelnaud et le reste de la Dordogne sont à peu près équivalents (10 % des échanges considérés et 4 % du trafic de transit total).

- Les autres échanges (concernant la zone des Eyzies et la France Ouest et Sud-Ouest) représentent globalement le tiers des échanges considérés.

Les derniers échanges à apprécier sont ceux de "**grand transit**" (échanges entre zones hors Dordogne). Bien que secondaire, il atteint tout de même 13 % du trafic enregistré. Compte tenu de ces caractéristiques, il s'agit, ici aussi, de déplacements touristiques qui semblent avoir volontairement choisi de passer par la vallée de la Dordogne, à l'exclusion de voies de grand transit plus adaptées à ce type de déplacement.

En conclusion, **on peut affirmer, au vu des données disponibles, que au delà du trafic "captif" de la voie de la vallée, une bonne part des flux touristiques disposant de trajets alternatifs choisit volontairement cet itinéraire, notamment pour la qualité de ses paysages.** Il apparaît donc hasardeux de tenter de les en détourner en leur proposant un nouvel itinéraire de substitution.

- Le trafic local :

Ce trafic engendré par Saint Cyprien, Beynac et les autres communes limitrophes de la section enquête -et donc **totalelement captif de la voie**- représente le tiers du trafic global.

- Les échanges entre Beynac et le reste de la Dordogne ainsi que la France Sud-Ouest concernent 1 200 véhicules (43 % du trafic local et 15 % du trafic global);

- Les échanges entre la zone de Saint Cyprien et le reste de la Dordogne touchent 900 véhicules (32 % du trafic local et 11 % du trafic global);

- Enfin les échanges internes à la zone Saint Cyprien génèrent 700 mouvements.

* Analyse qualitative

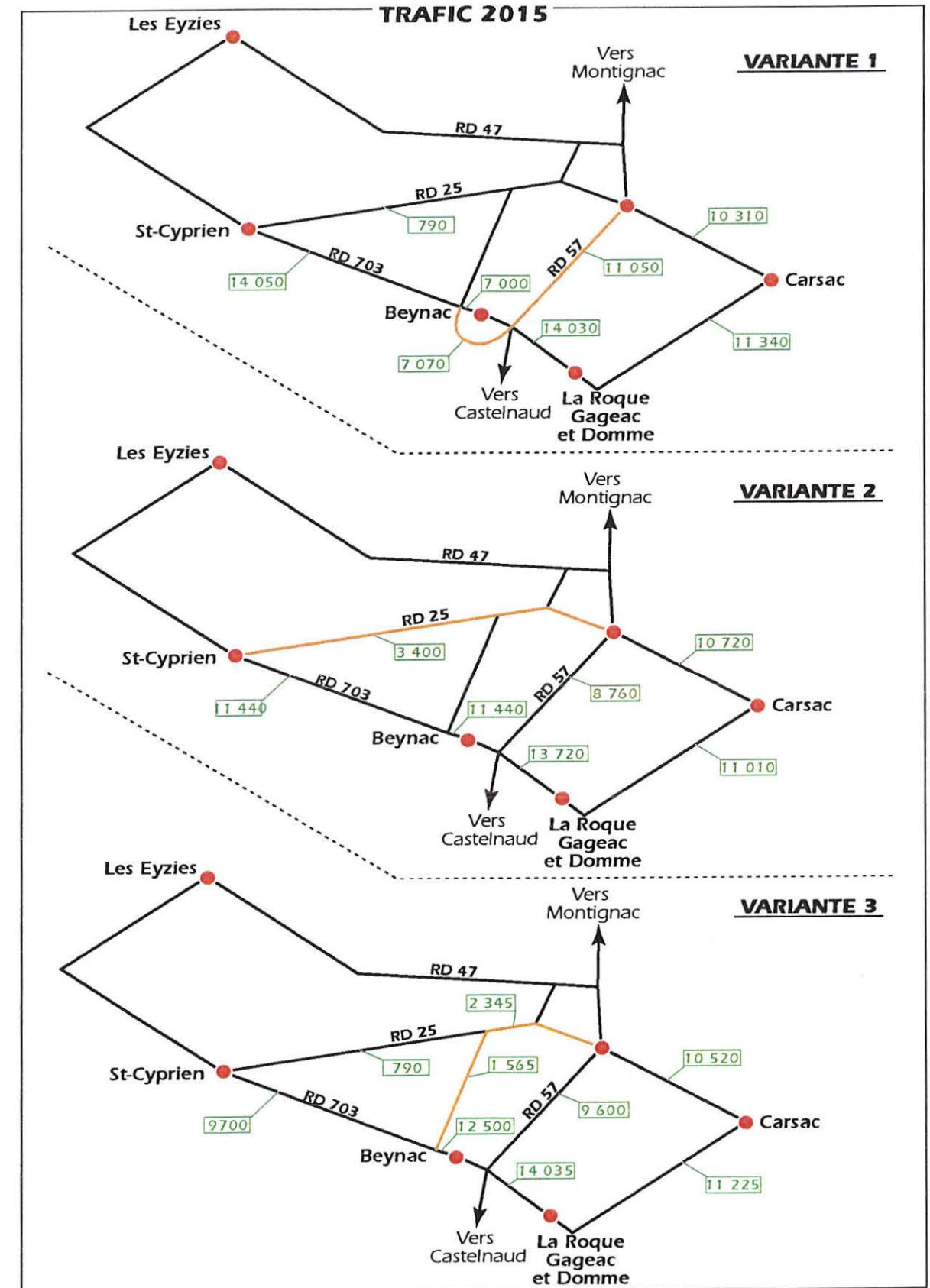
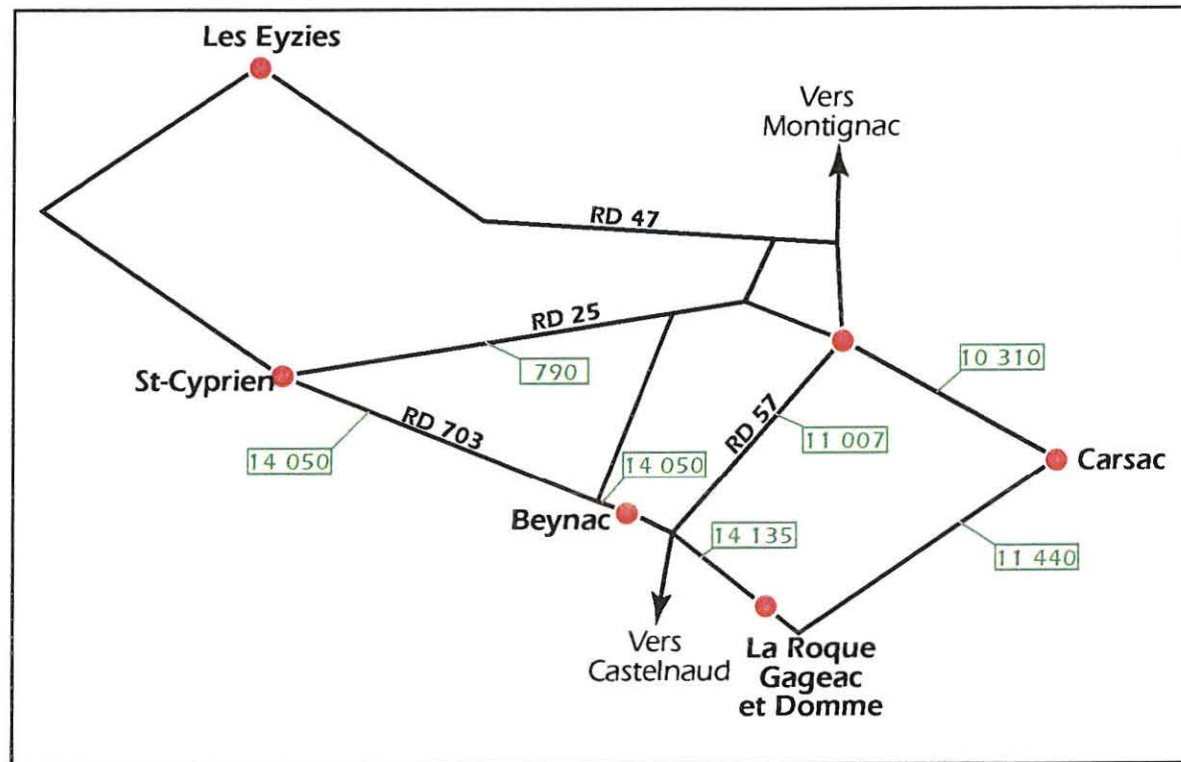
Comme on pouvait s'y attendre près des **deux tiers** des usagers sont des touristes dont on peut penser que pour la très grande majorité, ils ont bien choisi cet itinéraire éminemment touristique, à la différence du tiers des autres motifs plus accessibles à un report sur un meilleur itinéraire⁴ si tant est qu'il corresponde à leur déplacement.

Plus de la moitié de ces déplacements estivaux ont une longueur comprise entre 20 et 100 km (56,7 %), trajets moyens qui correspondent bien à des déplacements touristiques régionaux basés sur une ou plusieurs visites de sites.

³ On peut cependant remarquer que s'applique ici aussi le constat formulé pour SARLAT en ce qui concerne les échanges avec PERIGUEUX et le Nord Dordogne. Un tracé alternatif existe via-SARLAT et la RD 47. Ici aussi la notion de choix peut être retenue.

⁴ Toutefois, leur présence sur cet axe montre bien que pour l'heure, ils n'ont pas d'autre choix.

REFERENCE 2015 SANS AMÉNAGEMENT



Enfin, plus du tiers (27,5 %) des usagers interrogés ont affirmé s'arrêter à Beynac. Si on retire à ce chiffre le trafic local généré par Beynac, **ce sont 1 000 usagers en transit, soit 19 % du transit total, qui choisissent de s'arrêter à Beynac pendant un certain laps de temps au cours de leur déplacement.**

b) Affectation de trafic sur les différentes variantes de tracés - conclusions

* Eléments de cadrage

Avant de présenter les principaux résultats de l'étude d'affectation de trafic du CETE de Bordeaux, on rappellera le constat central du diagnostic qui explique très bien la teneur des résultats présentés ci-après : **une part non négligeable des touristes enquêtés apparaît avoir délibérément choisi son itinéraire, non pas d'abord selon des critères techniques (longueur, qualité de service, etc...), mais plutôt selon des critères de découverte des régions traversées (qualité des paysages et du patrimoine visitable, notoriété, etc...)**¹

L'étude du CETE s'est livrée à une évaluation approfondie des transferts de trafic sur trois variantes synthétisant les hypothèses d'itinéraires alternatifs entre Saint Cyprien et Sarlat du Maître d'Ouvrage :

- variante V1 : déviation de Beynac + réaménagement de la RD 57;
- variante V2 : aménagement de la RD 25 par l'itinéraire le plus court;
- variante V3 : liaison Saint Vincent de Cosse – Sarlat par l'itinéraire le plus court.

Elle a été menée sur la base des données représentatives du **jour moyen été** (période de pointe) à partir des informations recueillies lors de l'enquête. **Les chiffres présentés sont les trafics estimés pour l'an 2015²**, date présumée du début de fonctionnement de la déviation.

Le réseau de référence à l'horizon 2015 (sans modification par rapport à aujourd'hui) montre que le **trafic journalier traversant Beynac en été serait alors de l'ordre de 10 000 véhicules/jour.**

* Les résultats des affectations de trafic

Les calculs ont été réalisés, pour les trois variantes, à l'horizon 2015.

Les schémas synthétisant les principaux résultats en pages suivantes sont sans équivoque : **c'est, de très loin, la variante 1 qui assure le meilleur délestage du trafic traversant Beynac :**

A l'horizon 2015, la variante 1 permet de faire tomber le trafic traversant à la moitié (49,8 %) de ce qu'il aurait été sans aménagement.

Avec la variante 2, il remonte à 81 % et avec la variante 3, la moins efficace, celui-ci atteint 89 %.

En chiffres absolus, le trafic traversant est de l'ordre de 7 000 véhicules/jour pour la variante 1, soit environ 2 000 véhicules de moins qu'aujourd'hui, alors qu'avec les deux autres variantes celui-ci serait supérieur ou égal au trafic actuel.

En d'autres termes, **c'est bien la déviation de Beynac qui s'avère la plus apte à capter le trafic de transit.**

¹ Un tel constat, fort classique au demeurant, a été pris en compte depuis longtemps dans les calculs d'affectation de trafic et tout particulièrement pour la valeur des coefficients d'affectation qui privilégie toujours l'itinéraire à plus forte image touristique.

² Ils ont été calculés à partir des données actuelles en appliquant le coefficient de croissance préconisé par le Ministère de l'Équipement pour les routes en rase campagne, à savoir +2,5 % par an en croissance linéaire.

2.13.2. Analyse de la sécurité routière

2.13.2.1. La sécurité routière sur la « voie de la vallée » entre Saint Vincent de Cosse et Vézac

Le dépouillement du fichier des accidents³ sur les 5 dernières années (1994 à 1998) indique **un très faible taux d'accidents** sur cette section de la "Voie de la Vallée".⁴, sur près de 5 km.

Trois accidents ont été enregistrés sur la RD 703, un seul sur la RD 49, et deux au droit de leur intersection.

Accidents	5
Tués	0
Blessés Graves	3
Blessés Légers	11

L'examen de détail montre qu'**il n'y a pas de point noir au sens de la sécurité sur le tronçon. On est donc amené à penser que les difficultés actuelles de la traversée de Beynac, qui pénalisent fortement vitesse et fluidité, se traduisent positivement en terme de sécurité.**

L'analyse de la localisation montre la grande dispersion des accidents :

- au bourg de Saint Vincent de Cosse;
- au bourg de Beynac;
- au lieu-dit « La Grange » sur Beynac;
- à l'intersection entre les RD 703 et 49 au croit de la passerelle SNCF sur Vézac ;
- au pont de Vézac sur la RD 49.

La recherche des causes de ces accidents est rendue difficile par le flou des informations enregistrées par les forces de l'ordre.

On peut néanmoins affirmer que la responsabilité des usagers et les vitesses excessives viennent en têtes des causes décrites. Les véhicules impliqués sont en majorité des véhicules légers. Les accidents se produisent essentiellement de jour et sur surface mouillée.

Les accidents ont des causes variées mais qui ne font pas intervenir les caractéristiques de la chaussée. La responsabilité des conducteurs est plus souvent incriminée (une conduite en état d'ivresse, une vitesse excessive, un refus de priorité).

Soulignons néanmoins un point de passage délicat au niveau de la passerelle SNCF sur Vézac, qui offre des conditions de visibilité assez médiocres et peu sécuritaires entre les usagers de la RD 703 venant de Beynac ou de la Roque-Gageac et ceux de la RD 49 venant de Vézac.

2.13.2.2. La sécurité routière sur la RD 57 entre Vézac et Sarlat

Comme pour la section précédente de l'itinéraire, l'accidentologie sur la RD 57, entre Vézac et Sarlat à l'intersection avec la RD 46, a été analysée après dépouillement du fichier des accidents⁵ de la CDES sur les 5 dernières années (1994 à 1998).

³ On entend ici par accident, tout accident ayant fait au moins un blessé et entraîné un constat de gendarmerie ou de police.

⁴ Rappelons que cette section est composée des tronçons de la RD 703 entre la voie communale n°1 à SAINT VINCENT DE COSSE (P.R. 56.5) et le pont SNCF à VEZAC (P.R. 60.8) et de la RD 49 sur VEZAC.

⁵ On entend ici par accident, tout accident ayant fait au moins un blessé et entraîné un constat de gendarmerie ou de police.

Contrairement à la voie de la vallée, ce fichier indique **un taux d'accidents assez élevé** sur cette section de la RD 57, longue d'environ 8 km.

Dix sept accidents ont été enregistrés sur la RD 57, soit 2 par kilomètre.

Accidents	17
Tués	2
Blessés Graves	6
Blessés Légers	18

Les usagers les plus concernés sont les chauffeurs de véhicules légers. Le taux de mortalité atteint 11,76, alors que le taux de gravité est de 47,05.

La densité d'accidents par an sur 1 km atteint 0,40 sur cette voie

La majorité des accidents s'est produite en section courante, par collision frontale ou par le côté, principalement lors de dépassements ou dans les tourne à gauche.

On peut également incriminer la vitesse. Toutefois, même si la responsabilité des usagers est indéniable, l'infrastructure routière, notamment l'étroitesse de la chaussée et la mauvaise visibilité offerte aux usagers (en raison en particulier des nombreux virages successifs), peut aussi être incriminée.

Les caractéristiques actuelles de la RD 57, entre Vézac et Sarlat, ne permettent pas, par leur manque d'adaptation, une cohabitation en toute sécurité des modes de circulation très différents qu'elle supporte :

- la circulation lente des véhicules agricoles et des deux-roues ;
- les manœuvres des poids lourds liées au fonctionnement des activités riveraines;
- la circulation de transit, importante en période touristique, et les franchissements transversaux de la circulation locale.

Rappelons les principales caractéristiques de la voie qui contribuent à cette insécurité :

- son étroitesse (2 voies sur une chaussée de 7 m), en regard de la circulation qu'elle supporte, avec des accotements de faible largeur, adossée aux coteaux;
- son tracé propice à une vitesse excessive, avec certains passages assurant une visibilité insuffisante;
- son caractère de desserte des activités riveraines impliquant des accès et des sorties;
- ses échanges multiples avec des voies communales, sous forme de carrefours peu ou pas aménagés dont la visibilité est parfois médiocre.

Les particularités de la voie actuelle ainsi que les conditions de trafic et de sécurité font apparaître la nécessité d'un aménagement de la voie sans compter, bien sûr, les impératifs économiques et d'aménagement du territoire.

2.14. Les réseaux divers

Malgré le caractère rural du secteur, on relève une assez forte densité des réseaux, tant souterrains qu'aériens.

C'est toutefois sur la commune de Vézac que la concentration est la plus élevée.

D'autre part, il faut évoquer le cas particulier de la voie SNCF et des servitudes qui lui sont attachées.

La carte ci-après précise la position et le parcours de ces différents réseaux.

2.14.1. Les réseaux sur la commune de Saint Vincent de Cosse

Ils sont peu nombreux. **Le réseau France Télécom sera le plus concerné dans la zone d'étude.**

2.14.1.1. Le réseau France Télécom :

* Un câble du réseau téléphonique souterrain local longe la RD 703 entre Beynac et l'extrémité Ouest de la zone d'étude sur Saint Vincent de Cosse. Ce câble est posé en pleine terre à une profondeur moyenne de 0,80 m. A l'Est de la voie communale n°2, il a été établi sur le côté Nord très en retrait de 15 à 30 m par rapport à l'axe de la RD 703. A l'Ouest de la voie communale n°2, il suit la RD 703 du côté Sud, également en retrait.

* Une ligne aérienne reliée au câble souterrain précédent longe la voie communale n°2 côté Est.

* Un câble régional "RG 44.436" longe également la voie ferrée. On notera que ce câble suit la voie ferrée sur toute la longueur de la bande d'étude¹.

2.14.1.2. Le réseau EDF :

Des éléments du réseau aérien basse tension longent brièvement la RD 703 sur le côté Sud, pour desservir les habitations de part et d'autre de la V.C N°1.

2.14.2. Les réseaux sur la commune de Castelnaud la Chapelle

Les réseaux AEP et EDF seront les plus concernés.

2.14.2.1. Réseaux souterrains

a) Le réseau d'adduction d'eau potable² :

Plusieurs canalisations alimentent en eau potable le hameau de La Treille et les habitations du Pont du Pech :

- une conduite dessert les maisons entre la RD 53 et la voie ferrée, sur une longueur de m à l'Ouest de l'ancienne gare;
- elle est reliée à une seconde canalisation traversant la voie ferrée à « La Barrière » pour desservir le corps de ferme de la « Plaine de Fayrac »;
- une autre conduite va desservir le hameau de « La Treille » au Sud de la RD 53, en longeant le chemin rural.

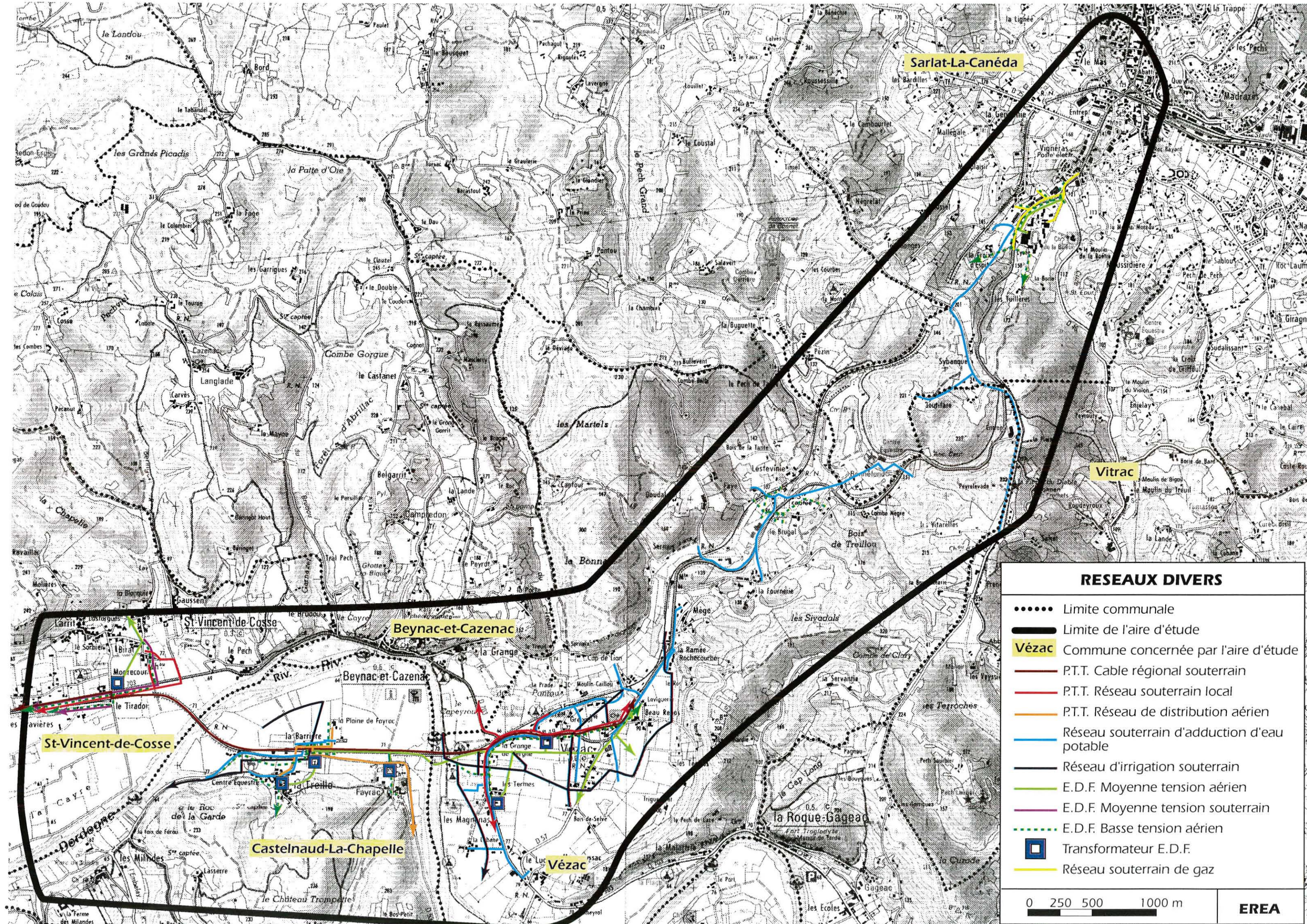
b) Le réseau d'irrigation de la plaine de Fayrac :

Ce réseau, réalisé par la C.A.R.A.³, se compose d'une conduite d'arrivée d'eau (125 mm en PVC), établie en plein champ depuis la station de pompage, en suivant la RD 53 côté Sud. Elle traverse la RD 53 et la voie ferrée à la hauteur du passage à niveau de « La Barrière ». A cet endroit, la conduite est entourée d'une gaine en acier de 300 mm à 1 m de profondeur.

¹ Sur SAINT VINCENT DE COSSE, il rejoint, plus à l'ouest, la RD 703, à la hauteur de la V.C. n°1. Là il est établi principalement en terrains privés à une dizaine de mètres de l'axe de la voie.

² Ce réseau est géré par la SOGEDO.

³ Compagnie d'Aménagement Rural d'Aquitaine.



Sarlat-La-Canéda

Vitrac

Beynac-et-Cazenac

St-Vincent-de-Cosse

Castelnaud-La-Chapelle

Vézac

RESEAUX DIVERS

- Limite communale
- Limite de l'aire d'étude
- Vézac** Commune concernée par l'aire d'étude
- P.T.T. Cable régional souterrain
- P.T.T. Réseau souterrain local
- P.T.T. Réseau de distribution aérien
- Réseau souterrain d'adduction d'eau potable
- Réseau d'irrigation souterrain
- E.D.F. Moyenne tension aérien
- E.D.F. Moyenne tension souterrain
- E.D.F. Basse tension aérien
- Transformateur E.D.F.
- Réseau souterrain de gaz

0 250 500 1000 m

EREA

c) Le réseau France Télécom :

Rappelons pour mémoire le câble régional qui court le long de la voie ferrée du côté Nord pendant sa traversée de Castelnau la Chapelle (hormis à la hauteur du talus du pont de Beynac où le câble passe sur le côté Sud).

2.14.2.2. Réseaux aériens

a) Le réseau EDF :

Une ligne moyenne tension relie le hameau de La Treille au passage à niveau de « La Barrière », en traversant la RD 53, puis suit la voie ferrée côté Sud jusqu'à la Dordogne sur environ 800 m.

Plusieurs lignes basse tension desservent également les habitations de la bande d'étude, l'une traversant la RD 53 au droit des habitations du Pont du Pech, une autre traversant la RD 53 et la voie ferrée au droit du passage à niveau de « La Barrière » pour desservir « La Plaine de Fayrac ».

b) Le réseau France Télécom :

On relève une ligne aérienne France Télécom le long de la RD 53, avec deux raccordements (Sud et Nord) vers « La Treille » et vers « La Plaine de Fayrac ».

2.14.3. Les réseaux sur la commune de Vézac

On retrouve une forte concentration des réseaux, tant souterrains qu'aériens, au lieu-dit « Les Magnenas » entre la Dordogne et la RD 703, qui constitue incontestablement un point dur.

2.14.3.1. Réseaux souterrains

a) Le réseau d'adduction d'eau potable :

Plusieurs conduites alimentent en eau potable la commune de Vézac, et sont traversées par la zone d'étude.

- Aux Magnenas : on relève l'existence d'une canalisation (53-63 mm en PVC) le long du talus SNCF, et de deux canalisations (92 mm en PVC) en plein champ alimentant la ferme et le camping depuis la RD 703. On note la présence côté Est de la RD 703 d'une canalisation plus importante (63-75 mm en PVC).

- Au lieu-dit "Les Sables" : une canalisation (53-63 mm en PVC) en plein champ qui coupera perpendiculairement la future voie.

- Une canalisation plus importante (63-75 mm en PVC) longe la RD 703 côté Est jusqu'aux « Sables ».

- Les habitations de part et d'autre de la RD 57 sont également desservies par plusieurs conduites, dont la principale longe la voie côté Est du bourg de Vézac au lieu-dit « Mège ».

- Une autre canalisation borde la RD 57 côté Ouest entre « La Fournerie » et le centre équestre de « Bonnefond », avec deux conduites traversant la route vers les habitations de « La Fournerie » et du « Brugal ».

b) Le réseau d'irrigation de Vézac :

La canalisation principale d'alimentation (300 mm et 200 mm en PVC) de ce réseau réalisé en 1986-87 traverse la zone d'étude sur une longueur d'environ m entre « Les Magnenas » et « Beau Repos », en traversant les RD 703 et 57.

Des canalisations plus petites (125 mm et 100 mm) desservent la zone d'étude perpendiculairement à la précédente au lieu-dit « Les Sables » entre les RD 703 et 57.

c) Le réseau France Télécom:

Le câble régional est implanté en pied de talus au Sud de la voie ferrée. Il rejoint ensuite la RD 49 (ancienne voie) qu'il longe jusqu'à la RD 57. Il suit ensuite la RD 57, côté Ouest jusqu'à l'entrée de Sarlat.

Le long de la RD 703, on relève sur le côté Ouest, un câble du réseau téléphonique souterrain local.

2.14.3.2. Réseaux aériens

Seul le réseau d'EDF traverse la zone d'étude en aérien sur la commune de Vézac. On relève ainsi :

- la ligne moyenne tension, identifiée sur Castelnau la Chapelle, qui traverse la Dordogne et se retrouve au Sud de la voie ferrée, traverse la RD 49 aux « Magnenas », la longe sur près de 150 m, puis rejoint, parallèlement à la RD 703 (distante d'environ 50 m), la RD 57 à proximité du carrefour avec la RD 49. Cette ligne moyenne tension longe ensuite la RD 57 côté Est vers Sarlat.

- une ligne basse tension, implantée sur le côté Est de la RD 703, puis longeant côté Nord la RD 49, et une ligne moyenne tension en plein champ à 150 m à l'Est de la RD 703.

2.14.4. Les réseaux le long de la RD 57, entre Vitrac et Sarlat

2.14.4.1. Le réseau d'Adduction d'Eau Potable

Un réseau souterrain d'Adduction d'Eau Potable dessert la bande d'étude de part et d'autre de la RD 57.

Signalons en particulier :

- une canalisation longeant la voie côté Est sur 800 m entre les lieux-dits « Beau-Repos » et « Mège »;

- une canalisation longeant la voie côté Ouest sur environ 2 km entre les lieux-dits « Sermus » et « Lestevinie »;

- une canalisation traversant la RD 57 au niveau de Sybanque, à la limite communale entre Vézac, Sarlat et Vitrac;

- une canalisation longeant la RD 57 côté Ouest sur 570 m au lieu-dit « La Croix Despit ».

Plusieurs conduites desservent les secteurs urbanisés de part et d'autre de la RD 57, perpendiculairement à la voie, dont 4 côté Est entre « Beau Repos » et Mège », 1 côté Ouest à « Laviguerie », 2 côté Est entre « La Fournerie » et « Le Brugal », 3 côté Ouest entre « Lestevinie » et « Bonnefond ».

2.14.4.2. Le réseau France Télécom

Sur tout le tracé de la RD 57, entre Vézac et Sarlat, on relève un câble du réseau téléphonique souterrain local.

2.14.4.3. Le réseau EDF Moyenne Tension

Un réseau électrique moyenne tension assez dense dessert la bande d'étude de part et d'autre de la RD 57, en aérien, entre « Beau Repos » et « Bonnefond », puis au « Pré de Cordy » sur Sarlat.

Un dense réseau électrique basse tension souterrain dessert également toutes les zones urbanisées de part et d'autre de la voie, sur toute la bande d'étude.

2.14.4.4. Le réseau GDF

Une conduite de gaz longe la RD 57 sur la commune de Sarlat, côté Ouest au droit du Lycée de « Pré de Cordy », jusqu'à l'intersection entre les RD 46 et RD 57. Elle dessert en particulier les activités implantées de part et d'autre de la voie.



III. DESCRIPTIF DU PROJET

Rappelons que le choix définitif du projet présenté ci-après est l'aboutissement d'un long processus d'études et de concertation, dont le détail est décrit dans la notice explicative, intégrée au présent dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Plus précisément, la décision de principe de réaliser la déviation de Beynac, dans la vallée de la Dordogne, a été validée à la suite d'une étude comparative de différents itinéraires alternatifs (« Appréciation Générale des Impacts » du dossier de DUP) entre Saint Cyprien et Sarlat.

En outre, suite au rejet, après enquête publique, du précédent projet de déviation de Beynac à la fin de l'année 1995, la Direction des Routes Départementales du Conseil Général de la Dordogne a modifié notablement le projet routier dans la vallée de la Dordogne et en y associant l'aménagement sur place de la RD 57 entre Vézac et Sarlat.

On soulignera que ce projet présente le meilleur compromis entre les caractéristiques techniques et financières et les contraintes d'insertion dans l'environnement, tout en offrant le meilleur niveau de service des différentes solutions examinées.

3.1. Comparaison des variantes pour la déviation de Beynac

Sans entrer dans le détail des descriptions¹, il convient de préciser que les différentes études préalables de la déviation de Beynac ont permis d'envisager **six solutions de base accompagnées de différentes sous-variantes sur des points précis.**

C'est à la suite de l'examen de ces différentes options par les élus locaux, les services du Département (DRD) et les représentants de tous les organismes concernés (au premier chef, Monsieur l'Architecte des Bâtiments de France) que la solution faisant l'objet du présent Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, a été retenue.

On rappellera ci-après brièvement les caractéristiques des solutions non retenues et les raisons qui ont présidé à leur rejet (on trouvera le plan des différentes solutions dans la Notice Explicative). La solution 0, à savoir un aménagement sur place de la voie actuelle, évoquée au cours des études préliminaires afin de ne négliger aucune hypothèse, ne figure pas dans le descriptif ci-après, ayant été rejetée d'emblée pour deux raisons totalement rédhibitoires, d'une part parce qu'elle ne résolvait pas le problème du trafic routier dans Beynac et d'autre part en raison des risques graves d'instabilité de la falaise de Beynac interdisant tous travaux routiers importants à ses pieds.

3.1.1. Solution 0

Il a été envisagé une solution dans laquelle le tracé restait parallèle à la voie ferrée côté Nord, aussi bien sur Saint Vincent de Cosse que Castelnaud la Chapelle.

Mais ce tracé s'est avéré très vite lourdement préjudiciable pour l'habitat local (destruction du hameau de "La Barrière") et pour la qualité du site (covisibilité avec le site de Beynac).

D'autre part, le franchissement de la voie ferrée et le raccordement à la voirie existante sur Vézac se sont révélés très complexes et très lourds financièrement. C'est pour cette raison que cette solution a été très rapidement écartée.

3.1.2. Solution 1

3.1.2.1. Descriptif technique

Ce tracé démarre très en amont sur la RD 703, côté Saint Vincent de Cosse. Il franchit la voie ferrée Bordeaux-Sarlat en passage supérieur (gabarit 5 m environ) puis traverse le champ de crue de la Dordogne en remblai.

L'ouvrage de franchissement de la Dordogne est implanté à 300 m en aval du pont SNCF. La voie coupe une première fois la RD 53 au lieu dit Treille Basse. Elle se cale ensuite le long de la voie ferrée permettant l'aménagement d'un créneau de dépassement de 750 m. Le deuxième ouvrage de franchissement serait accolé à celui de la SNCF. Côté Vézac, la déviation s'écarte progressivement de la voie ferrée, coupe la RD 703 par un carrefour plan, traverse une zone agricole pour se raccorder aux RD 49 et 57 au droit des écoles.

3.1.2.2. Impacts prévisibles

Ce tracé génère un effet de coupure important et une consommation de Surface Agricole Utilisée (S.A.U.) non négligeable sur la commune de Saint Vincent de Cosse. Par ailleurs, il entraîne des incidences très fortes sur le réseau viaire et la sécurité des usagers (coupure de deux chemins communaux à Saint Vincent de Cosse, maintien d'un passage à niveaux dangereux et d'un accès direct au hameau « La Barrière », deux intersections avec la RD53 sur Castelnaud la Chapelle).

Parmi les raisons les plus fortes qui ont conduit au rejet de cette solution, on soulignera que celle-ci impose un nouvel endiguement du lit majeur de la Dordogne (rive droite) dans une zone très sensible, sujette à de fréquents débordements. Outre les incidences sur le champ d'inondation, une protection des remblais s'avérait nécessaire contre l'érosion due aux crues.

D'autre part, bien que l'impact sur le bâti se révèle minime, les incidences paysagères s'avèrent fortes à Saint Vincent de Cosse en raison d'une séparation des tracés de la déviation et de la ligne SNCF en milieu ouvert ainsi qu'en raison d'un passage supérieur sur la voie ferrée.

Toutefois, bien que l'impact paysager soit élevé, il se situe largement hors du cône de visibilité des différents châteaux (dont Beynac).

3.1.3. Solution 2

3.1.3.1. Descriptif technique

Le raccordement avec la RD 703 sur Saint Vincent de Cosse se fait au droit du Château de Monrecours avec réalisation d'une bretelle pour l'accès vers Beynac. La déviation s'élève ensuite en rampe pour franchir la voie ferrée (ouvrage supérieur/gabarit 5 m) et se cale le long de cette dernière, côté Sud.

L'ouvrage de franchissement est implanté au plus près du pont SNCF.

Sur Castelnaud la Chapelle, la rampe évite les habitations du Pont du Pech et coupe une première fois la RD 53 (uniquement direction « Les Milandes ») pour la recouper une seconde fois au droit de la VC n° 2 au lieu dit « La Treille ».

Le reste du tracé est identique à la solution n°1.

¹ Voir à ce sujet la notice explicative, autre pièce du Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

« Les différentes solutions de l'itinéraire 1 pour la déviation de Beynac » (carte en 2 A3, couleur)

Sortie Tracées

* Variante 2A :

Cette variante permet le franchissement de la voie SNCF avec un angle plus important.

Le point de raccordement de la déviation à la route départementale n° 703 est ainsi modifié. Il se situe au niveau de la VC n°2 de Saint Vincent de Cosse, deux possibilités sont offertes :

- soit un carrefour giratoire permettant une plus grande sécurité, une meilleure desserte et mise en valeur des localités et une meilleure fluidité du trafic,
- soit un carrefour plan traditionnel.

3.1.3.2. Impacts prévisibles

Les impacts identifiés lors de l'examen de ce second tracé sont sensiblement identiques à ceux de la solution 1, avec un endiguement nécessaire compris entre 300 m, pour le giratoire, et 450 m, pour la bretelle.

Toutefois, les effets de désorganisation sur la SAU à Saint Vincent de Cosse sont moins élevés puisqu'il n'y a pas de phénomène de coupure. De même, sur cette commune, le remblai étant en partie calé contre celui de la voie ferrée, l'impact visuel est un peu atténué.

3.1.4. Solution 2'

3.1.4.1. Descriptif technique

Sur Saint Vincent de Cosse, cette solution est identique à la précédente en tracé en plan. Elle propose deux solutions pour le franchissement de la voie SNCF, soit en passage supérieur, soit en passage inférieur (solution trémie).

Sur Castelnaud la Chapelle, le tracé se cale au plus près de la voie ferrée avec les conséquences suivantes :

- déplacement de la RD 53 et de la VC n° 2 et création d'un échange unique avec ceux-ci au droit du lieu dit « Pont du Pech »;
- suppression de deux passages à niveau dangereux (lieux-dits « La Barrière » et « château de Fayrac »);
- rétablissements des accès aux terres agricoles en passage inférieur aux deux extrémités de la section située sur la commune de Castelnaud la Chapelle (création d'un passage sous la voie SNCF et la nouvelle voie au droit du château de Fayrac);
- cette hypothèse nécessite l'acquisition de trois habitations, de l'ancienne gare SNCF et d'un hangar agricole;
- cette solution permet l'aménagement d'un créneau de dépassement d'une longueur supérieure à celle de la solution 2 (1 150 m).

Sur Vézac, plusieurs variantes sont proposées pour le tracé et le raccordement à la voirie existante.

Les variantes Ve1, Ve2, Ve3 et Ve4 proposent différents types de raccordement avec les routes départementales n° 49 et 57. La variante Ve3 nécessite l'acquisition de deux habitations. La variante Ve4 se raccorde à la route départementale n° 703 au droit du passage sous la voie SNCF (direction Beynac) au moyen d'un carrefour giratoire. Cette variante jouxte la voie SNCF et nécessite l'acquisition de deux habitations.

3.1.4.2. Impacts prévisibles

Bien que cette solution engendre un impact sur les activités agricoles moins élevé (consommation moindre de SAU sur Castelnaud la Chapelle), et qu'elle permet de minimiser les impacts sur le réseau viaire (suppression de 2 passages à niveaux dangereux, perte d'un accès direct au hameau La Barrière, passage inférieur à la voie ferrée vers la Plaine de Fayrac), les nuisances globales sur le milieu naturel restent très fortes. Cette solution provoque en outre la destruction de 3 maisons, de la gare SNCF désaffectée de Castelnaud la Chapelle et d'un hangar agricole.

D'autre part, les quatre variantes étudiées sur la commune de Vézac présentent des inconvénients majeurs qui figurent dans le tableau ci-après :

	Impact agricole	Impact paysager	Impact sur le bâti	Remarques
Ve1	*Coupure de l'espace agricole *Consommation de SAU Fort	*Individualisation de la rampe par rapport à la voie SNCF Fort	*Pas de destruction d'habitation *1 propriété bâtie fortement touchée Moyen	*Tracé le plus long
Ve2	*Coupure de l'espace agricole *Consommation de SAU Fort	*Individualisation de la rampe par rapport à la voie SNCF Fort	*Pas de destruction d'habitation Faible	/
Ve3	*Consommation d'espace *Peu d'effet de coupure Moyen	*Rampe proche de la voie SNCF Faible	*Destruction de deux habitations *Remblai à proximité des maisons Fort	*Raccordement très difficile à réaliser (RD 703 en courbe)
Ve4	*Aménagement en zone déjà urbanisée Faible	*Rampe calée contre la voie ferrée *Giratoire Faible	*Destruction de 2 habitations *Proximité remblai *Isolement de maisons situées le long RD 703 Fort	*La voie SNCF réduit la visibilité à l'approche du giratoire

3.1.5. Solution 3

3.1.5.1. Descriptif technique

Après examen d'une solution entièrement au Nord de la voie ferrée et de plusieurs solutions au Sud de la voie ferrée, cette solution n°3 constitue une solution mixte, comportant une partie au Nord de la voie ferrée et une autre au Sud.

Le raccordement sur Saint Vincent de Cosse se fait au droit du Château de Monrecours avec une bretelle d'accès (carrefour plan) vers Beynac.

Le tracé reste parallèle à la voie ferrée côté Nord-Est. Ce n'est que sur Castelnaud la Chapelle au lieu-dit « Pont du Pech » que la déviation traverse la voie ferrée et le RD 53 par un passage supérieur (gabarit 5 m). L'échange avec la RD 53 se fait au droit de la VC n° 2 au lieu-dit « Treille Basse » par un carrefour plan.

Le reste du tracé est identique à celui des solutions 1 et 2.

3.1.5.2. Impacts prévisibles

Si ce tracé induit des impacts moins importants sur les activités agricoles mais conserve un passage à niveaux dangereux et n'engendre aucune destruction de bâti, il génère surtout des dommages importants sur le milieu naturel avec notamment une perturbation du réseau hydrographique superficiel et des zones de frayères de la Dordogne.

Mais, plus encore, les impacts paysagers de cette solution se révèlent particulièrement élevés, notamment dans la mesure où sur Saint Vincent de Cosse et une partie de Castelnaud la Chapelle la voie en remblai est située au Nord de la voie ferrée et se trouve partiellement visible depuis le Château de Beynac.

3.1.6. Solution 4

3.1.6.1. Descriptif technique

Cette solution reprend le principe de la solution n°3, en effectuant le raccordement avec la RD 703 sur Saint Vincent de Cosse au droit du Château de Monrecours, avec réalisation d'une bretelle pour l'accès vers Beynac. Le tracé se dirige ensuite vers la Dordogne en remblais, en amont du pont SNCF.

L'ouvrage de franchissement sur la Dordogne est implanté parallèlement au Nord du pont SNCF.

Sur Castelnaud la Chapelle, la rampe évite les habitations du Pont du Pech en passant dans la plaine. Puis, le tracé franchit la voie ferrée par l'intermédiaire d'un passage inférieur (pont-rail) au niveau du lieu-dit « Pont du Pech ». Il se cale ensuite sur le tracé de la RD 53 jusqu'au lieu-dit « La Barrière », puis longe la voie ferrée côté Sud jusqu'à la Dordogne.

Après le second franchissement de la Dordogne, sur Vézac, la déviation reste proche de la voie ferrée côté Sud, traverse la RD 703 et se raccorde aux RD 49 et 703 par l'intermédiaire d'un carrefour-giratoire implanté au lieu-dit « Les Sables ».

Plusieurs variantes ont été examinées pour l'aménagement de ce carrefour-giratoire, toutes étant au niveau du sol naturel :

* Variante 4A :

La déviation se cale au plus près de la voie ferrée, et le giratoire au plus près de la RD 703 en bordure Sud du passage inférieur de la RD 703 à la voie ferrée. Le raccordement à la RD 49 s'effectue au droit de l'embranchement de « Grange de Vergne ». Elle implique la destruction de deux habitations en bordure de voie ferrée.

* Variante 4B :

Comme la variante 4A, la déviation se cale au plus près de la voie ferrée, et le giratoire au plus près de la RD 703 en bordure Sud du passage inférieur de la RD 703 à la voie ferrée. Elle en diffère par son raccordement à la RD 49, très proche du giratoire. Comme la précédente, elle nécessite la destruction de deux habitations en bordure de voie ferrée.

* Variante 4C :

Cette solution diffère des précédentes par son tracé et son carrefour-giratoire plus éloigné au Sud de la voie ferrée. Le raccordement à la RD 49 s'effectue comme la variante 4A. Le raccordement à la RD 703 est identique aux deux précédentes variantes. Elle nécessite la destruction d'une habitation et d'un bâtiment artisanal propriété du Département.

* Variante 4D :

Le tracé de la déviation est plus éloigné de la voie ferrée, mais le giratoire est ensuite implanté en bordure Sud du passage inférieur à la voie ferrée. Le raccordement à la RD 49 s'effectue à proximité immédiate du giratoire. Elle implique la destruction de deux bâtiments : une habitation et un bâtiment artisanal, propriété du Département.

* Variante 4E :

Cette variante est plus éloignée de la voie ferrée, sans entamer la plaine de Vézac. Le raccordement à la RD 49 s'effectue au droit de « Grange de Vergne ». Elle implique la destruction d'un bâtiment artisanal propriété du Département.

3.1.6.2. Impacts prévisibles

Cette solution engendre l'impact le moins élevé sur les activités agricoles (consommation moindre de SAU, en particulier sur Castelnaud la Chapelle et Vézac), et elle permet de minimiser les impacts sur le réseau viaire, avec la suppression d'un passage à niveau.

Mais, plus encore, les impacts paysagers de cette solution se révèlent particulièrement réduits par rapport aux autres solutions, en particulier au droit du « Pont du Pech » sur Castelnaud où elle passe en déblais, et n'est donc que partiellement visible depuis le Château de Beynac.

Les impacts paysagers sont également réduits sur Vézac, par un calage de la déviation et du giratoire de raccordement à la RD 49 à proximité de la voie ferrée et des infrastructures routières existantes, minimisant notamment les impacts visuels depuis le Château de Marqueyssac.

Cette solution provoque cependant la destruction de 2 bâtiments (une habitation, un séchoir à tabac) sur Castelnaud la Chapelle et d'un bâtiment artisanal (propriété du Département de la Dordogne) sur Vézac. Elle évite la destruction de la gare SNCF désaffectée de Castelnaud la Chapelle.

Les impacts visuels et sonores vis à vis du hameau de « La Treille » sur Castelnaud la Chapelle sont également importants dans cette solution, tout en pouvant bénéficier de traitements appropriés.

3.1.7. Conclusion

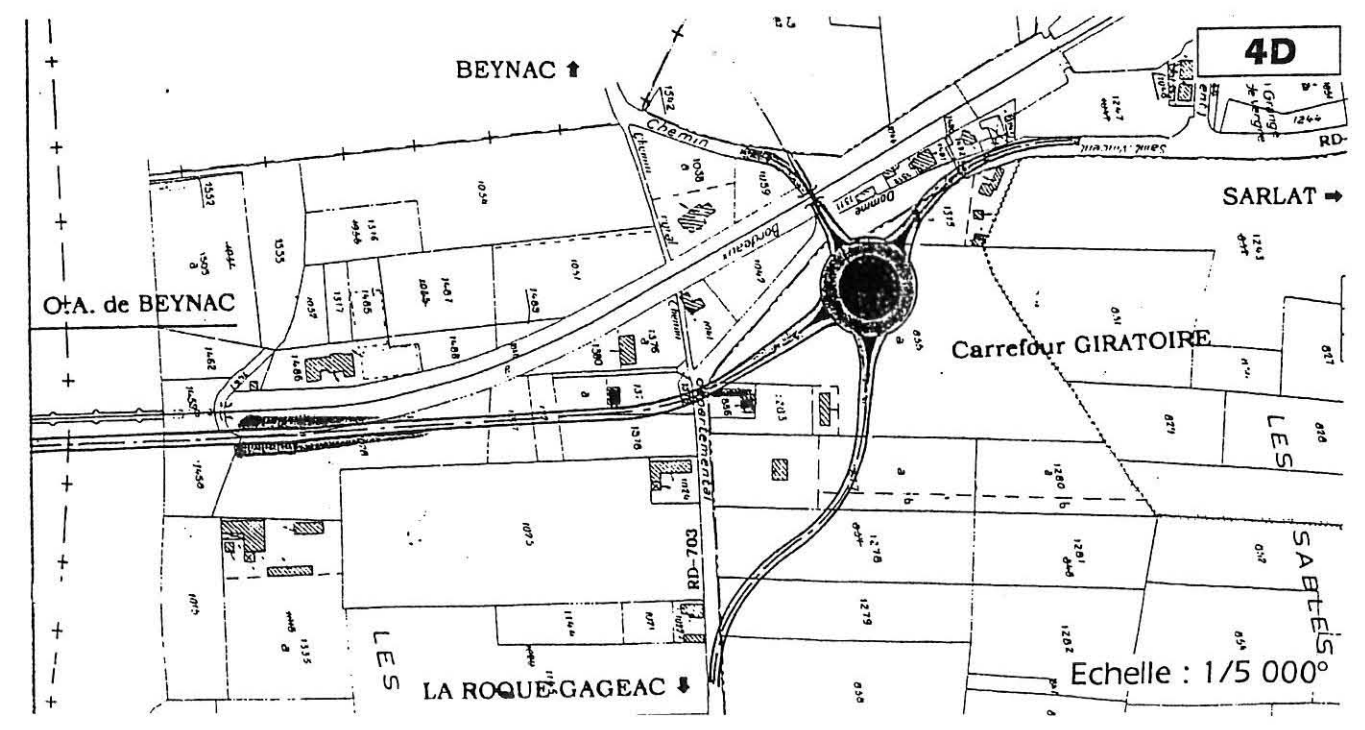
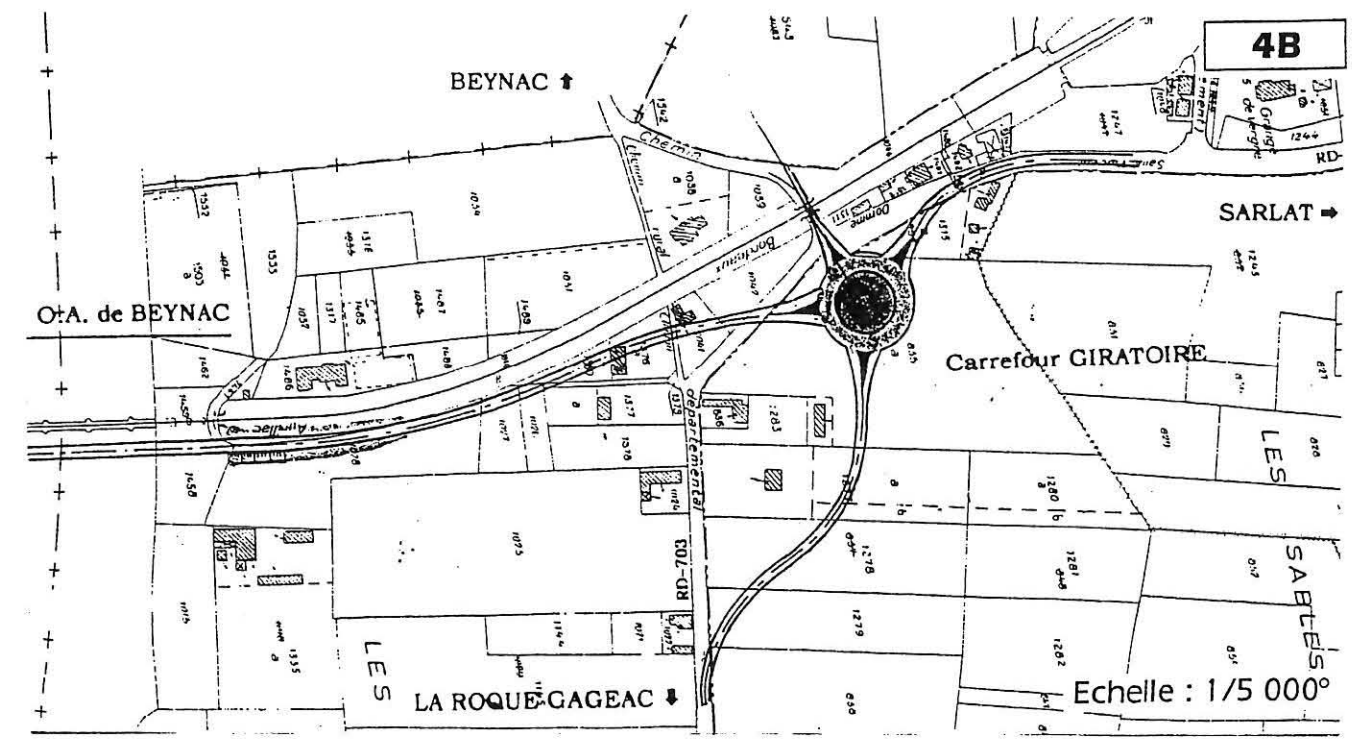
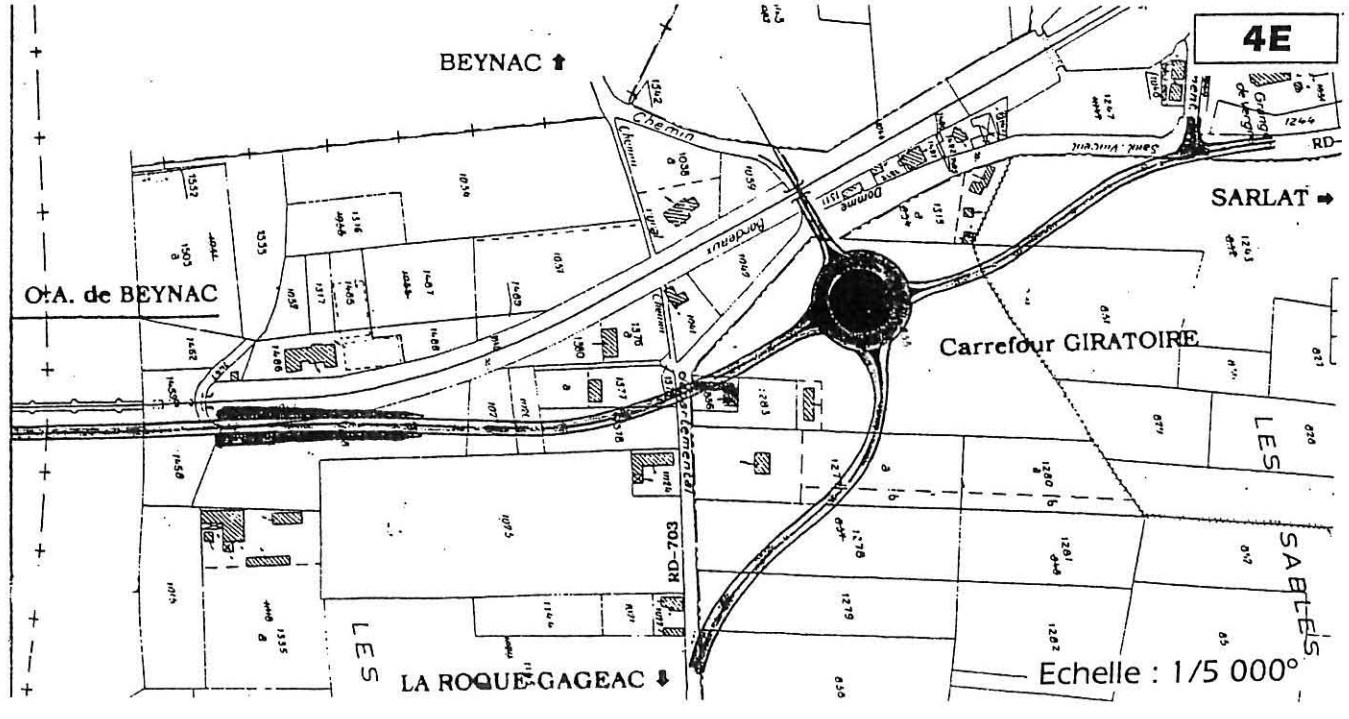
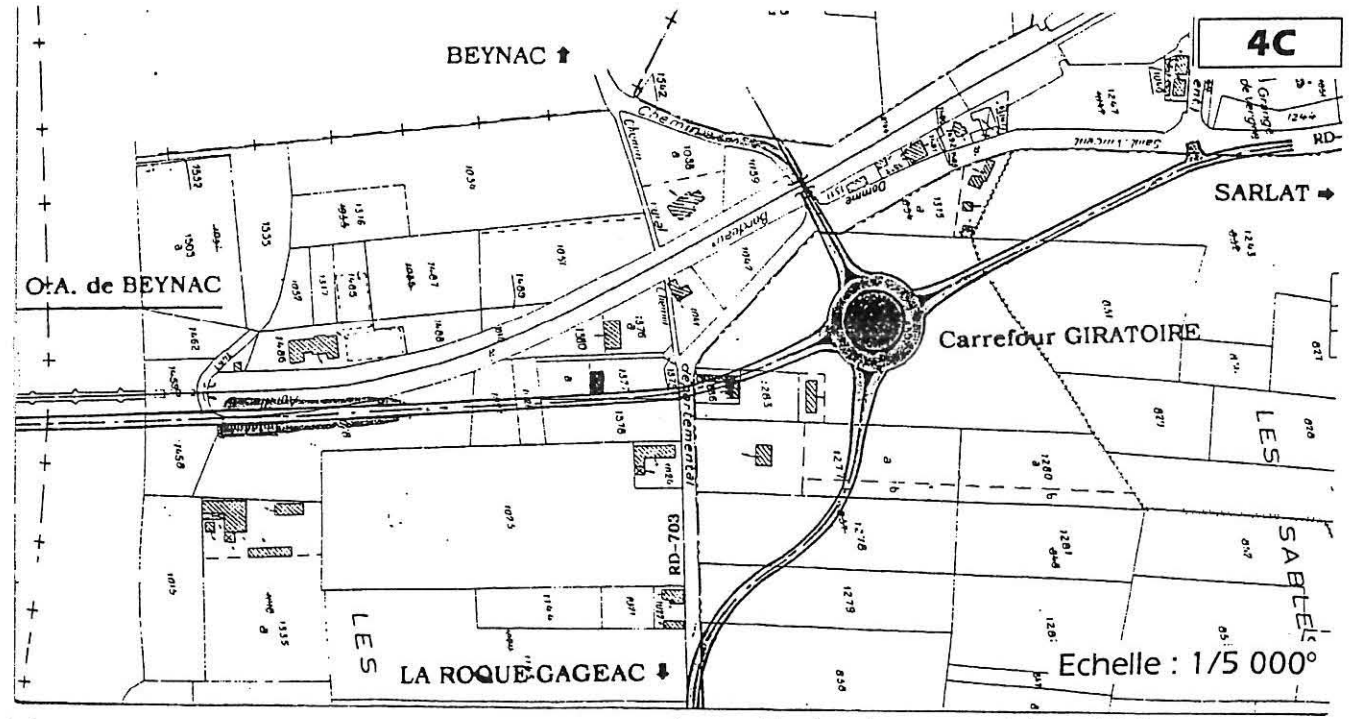
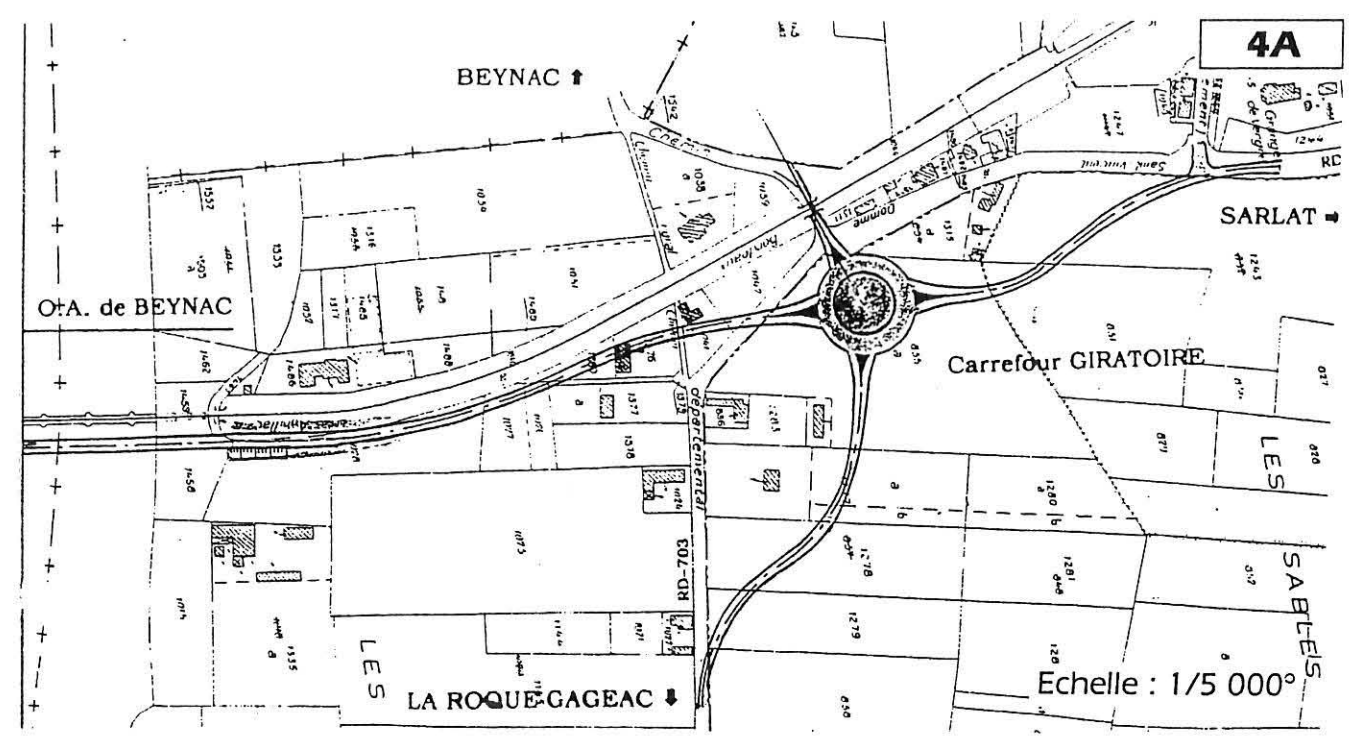
Les principaux impacts susceptibles d'être générés par ces différents tracés sont rappelés dans le tableau récapitulatif ci-après.

Les options 1, 2A, 2B, 3 et 4 induisent des impacts globalement très importants sur l'environnement de la zone d'étude, qui représentent des obstacles majeurs à leur faisabilité.

Par contre, la solution finalement retenue (solution n°4 avec variante n°4E pour le raccordement à la RD 49), examinée en concertation avec les différents partenaires du projet, permet de réaliser une infrastructure pouvant s'intégrer au mieux au sein de la zone d'étude.

En effet, même si cette dernière solution présente des inconvénients vis à vis de certaines composantes de l'environnement (franchissement de la Dordogne, consommation de surface agricole, amputations de parcelles, nuisances visuelles et sonores), des mesures compensatoires spécifiques destinées à réduire efficacement, voire supprimer, les impacts du tracé sur l'environnement existent et sont proposées, en accord avec le Maître d'Ouvrage, dans le Chapitre V du présent document.

**VARIANTES DE RACCORDEMENT DE LA
DEVIATION DE BEYNAC A LA RD 49**

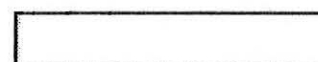


COMPARAISON DES PRINCIPAUX IMPACTS DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS EXAMINÉES

	Impacts Activités agricoles	Impacts Réseau viaire	Impact Milieu naturel	Impact Paysager	Impact Bâti	Remarques
SOLUTION 0	/	/	*Perturbation du réseau hydrographique superficiel (Ruisseau le Béringot). *Impacts importants sur la Dordogne (Noues, couasnes : frayères à espèces potamophiles).	* Covisibilité maximum tout le long du tracé, avec Beynac.	*Aucune destruction.	Raccord techniquement et financièrement très difficile sur Vézac
SOLUTION 1	*Effet de coupure. *Consommation de SAU importante (tracé long) à Saint Vincent de Cosse *Effet de coupure assez important sur Vézac	*Coupure de 2 chemins communaux à Saint Vincent de Cosse * Maintien d'un passage à niveaux dangereux. *Maintien d'un accès direct au hameau La Barrière. * 2 intersections avec la RD53 à Castelnaud.	*Endiguement important: près de 800m de remblai : très fort impact hydraulique.	*Séparation des 2 tracés (SNCF et déviation) , à Saint Vincent de Cosse (milieu ouvert) : impact visuel élevé. *Passage supérieur sur la voie ferrée : fort impact visuel.	*Aucune destruction.	*Créneau de dépassement de 780 m.
SOLUTION 2	*Consommation de SAU assez importante et effet de coupure plus marqué au Pont du Pech (Castelnaud). *Effet de coupure assez important sur Vézac.	* Maintien d'un passage à niveaux dangereux. *Maintien d'un accès direct au hameau La Barrière. * 2 intersections avec la RD53 à Castelnaud	* Endiguement : entre 300m (giratoire) et 450 m (bretelle) : fort impact hydraulique.	*Dissimulé en aval du pont SNCF du Pech, à environ 50 m. *Passage supérieur sur la voie ferrée : fort impact visuel.	*Aucune destruction.	*Créneau de dépassement de 780 m.
SOLUTION 2B	*Consommation de SAU moindre sur Castelnaud (au pont du Pech, aux "Champs", à la "Treille Basse"). *Effet de coupure assez important sur Vézac.	*Suppression de 2 passages à niveaux dangereux. *Perte d'un accès direct au hameau La Barrière. *Aménagement d'un passage inférieur /voie ferrée vers la plaine de Fayrac.	* Endiguement : entre 300m (giratoire) et 450 m (bretelle) : fort impact hydraulique.	* Calé en aval du pont SNCF (50 m), au niveau de ouvrage d'art et des remblais sur Castelnaud. * Passage inférieur sous la voie ferrée réduisant l'impact visuel.	*Destruction 3 maisons, et gare SNCF, hangar agricole à Castelnaud.	*Créneau de dépassement de 1150 m.
SOLUTION 3	*Effet de coupure moindre sur Saint Vincent de Cosse *Consommation de SAU moindre sur Castelnaud. *Effet de coupure assez important sur Vézac	* Maintien d'un passage à niveaux dangereux.	* Perturbation du réseau hydrographique superficiel (Ruisseau le Béringot). *Impacts importants sur la Dordogne (Noues, couasnes : frayères à espèces potamophiles).	* Situé à 100m du pont SNCF, en amont vers Beynac. * Passage supérieur sur la voie ferrée à Castelnaud : très fort impact visuel. *300 m de remblai en rive gauche, entre voie ferrée et Beynac. Très fort impact visuel (covisibilité avec le château).	*Aucune destruction.	*Créneau de dépassement de 780 m.
SOLUTION 4 (solution retenue)	*Consommation de SAU modérée. *Effet de coupure plus important sur Saint Vincent de Cosse	*Suppression de 1 passage à niveau dangereux. *Raccordement à la RD53 à Castelnaud, pour une meilleure desserte du site touristique de Milandes. *Franchissement de la voie ferrée en passage inférieur pour une plus grande sécurité et une meilleure fluidité.	*Configuration la plus neutre au regard des caractéristiques hydrauliques ne nécessitant pas de nouvel endiguement du lit majeur de la Dordogne.	*Franchissement de la voie ferrée en passage inférieur sur Castelnaud réduisant l'impact visuel du tracé. (faible covisibilité avec Beynac).	*Destruction d'une habitation et d'un séchoir tabac sur Castelnaud *Destruction d'un seul bâti à Vézac, appartenant au Département.	* Pas de créneau de dépassement.

COMPARAISON DES IMPACTS PAR GRANDS THÈMES

IMPACTS	Solution 0	SOLUTION 1	SOLUTION 2 Variante 2A	SOLUTION 2'	SOLUTION 3	SOLUTION 4
Environnement naturel						
Géologie						
Topographie						
Hydrologie						
Milieu naturel : Flore-Faune						
Paysage et patrimoine						
Paysage						
Patrimoine						
Les activités						
Activité agricole						
Autres activités						
Cadre bâti						
Habitat						
Réseaux						
Critères techniques et économiques						
Critères techniques						
Critères économiques						



impact faible



impact moyen



impact fort

3.2. Justification des aménagements projetés

Le choix des aménagements de la nouvelle liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat, **proposant la déviation de Beynac par le Sud entre Saint Vincent de Cosse et Vézac ainsi que l'aménagement sur place de la RD 57 entre Vézac et Sarlat**, a fait l'objet d'un consensus complet en raison principalement des moindres impacts qu'il présentait sur l'environnement naturel et humain et des conditions de sécurité optimales qu'il garantissait.

Cette opération contribuera à garantir des conditions de circulation et de sécurité adaptées aux trafics supportés par la voie, en particulier en période estivale, en améliorant la cohabitation entre les différents usagers de la voie (cycles, motos, véhicules légers, poids lourds, véhicules agricoles);

3.2.1. Justification du choix pour la déviation de Beynac

Le choix de la **solution n°4**, avec **variante 4E** pour le raccordement de la déviation sur Vézac, repose sur des raisons de natures diverses, développées dans les chapitres suivants et que l'on peut synthétiser comme suit :

- cette solution permet la suppression d'un passage à niveau dangereux; (PN 343 bis)
- le réaménagement du carrefour du « Tiradou », par création de deux « oreilles » pour éviter les tourne-à-gauche directs depuis la RD 703;
- le raccordement sur Saint Vincent de Cosse, par un carrefour-giratoire, favorisant les échanges et augmentant la sécurité par incitation à diminuer la vitesse;
- la réalisation en passage inférieur (pont-rail) du franchissement de la voie ferrée au « Pont du Pech » sur Castelnaud la Chapelle réduit très fortement l'inscription visuelle du projet et offre une meilleure qualité d'intégration au site;
- sur la commune de Castelnaud la Chapelle, le raccordement à la RD 53 permet une meilleure desserte du site touristique des Milandes, et un maintien des échanges vers « La Barrière » et vers « La Treille » par l'intermédiaire d'un carrefour-plan avec tourne-à-gauche;
- le raccordement de la voie nouvelle à la RD 49 sur Vézac par l'intermédiaire d'un carrefour-giratoire.

3.2.2. Justification du choix pour l'aménagement des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat

La RD 49 et la RD 57, entre Vézac et Sarlat, font partie du « grand axe » plus communément appelé « Voie de la Vallée de la Dordogne ».

Le projet de leur aménagement sur place s'inscrit dans l'optique de l'aménagement progressif de l'itinéraire Bergerac / Souillac, via Sarlat, annoncé par délibération du Conseil Général de la Dordogne en date du 10 Juillet 1985.

3.3. Descriptif des nouveaux aménagements

3.3.1. Caractéristiques générales

Les aménagements projetés figurent sur les plans des travaux à l'échelle du 1/5 000° et du 1/2 500°, joints au présent dossier.

Ils s'étendent sur une **longueur globale de 11 km**, dont :

- **3,5 km de création de voie nouvelle**, à deux voies de circulation, entre Saint Vincent de Cosse et Vézac par la déviation de la RD 703 au Sud de Beynac, avec la construction de deux ouvrages d'art de franchissement de la Dordogne et d'un passage inférieur à la voie ferrée (pont-rail);
- **7,7 km de réaménagement sur place des RD 49 et RD 57**, avec en particulier la création d'un carrefour-giratoire à l'intersection entre la RD 57 et la RD 46 sur Sarlat.

Le projet dans son ensemble sera conçu conformément aux recommandations techniques appliquées dans le Département de la Dordogne pour la voirie départementale.

3.3.2. Caractéristiques techniques de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac

* En tracé en plan, il se décomposera en trois sections principales :

- une section de 300 m de long sur la RD 703 actuelle à Saint Vincent de Cosse, entre le lieu-dit « Tiradou » et la voie communale n°2, concernée uniquement par le réaménagement du carrefour du « Tiradou »;
- une section de 500 m de long sur Saint Vincent de Cosse, entre la RD 703, au niveau de laquelle le raccordement s'effectue par l'intermédiaire d'un carrefour-giratoire au droit de la voie communale n°2, et l'ouvrage d'art de franchissement de la Dordogne;
- une section de 1,7 km de long sur la commune de Castelnaud la Chapelle, entre les deux ouvrages d'art de franchissement de la Dordogne;
- une section de 800 m de long sur la commune de Vézac, entre l'ouvrage d'art de franchissement de la Dordogne et la RD 49 au droit du lieu-dit « Grange de Vergne ».

* En section courante, la plate-forme de la voie sera dimensionnée avec :

- une chaussée de 7 m de large, à deux voies de circulation;
- une plate-forme de 12 m de large, avec des accotements de 2,50 m chacun, y compris les dispositifs de sécurité.

3.3.2.1. Description du projet sur la commune de Saint Vincent de Cosse

a) Description en section courante :

Le projet prend son origine au niveau du lieu-dit « Tiradou », par le réaménagement du carrefour existant entre la RD 703 et la voie communale n°201. Le tracé de la déviation débute 300 m plus loin, au droit de l'intersection entre la RD 703 actuelle et la voie communale n°2, par la création d'un giratoire au niveau du lieu-dit « Monrecours » et d'une section à deux voies de circulation, en remblais, sur une distance de 530 mètres jusqu'au droit de l'ouvrage d'art de franchissement de la Dordogne.

Le tracé passe en amont de la voie ferrée, ligne Bordeaux - Sarlat, distante d'environ 50 m au Sud, à travers la plaine agricole de Saint Vincent de Cosse.

b) Description des carrefours :

Le **nouveau carrefour du « Tiradou »** se caractérise par :

- un anneau de chaque côté de la RD 703, dotés chacun d'un îlot central de 25 m de diamètre;

- une chaussée de 5 m de large autour de chaque anneau, permettant la desserte des riverains à droite de la RD 703 et la traversée de la RD après marquage d'un « stop »;

- le rétablissement, au niveau des deux anneaux, des arrêts de bus en les dissociant complètement du flux de circulation supporté par la RD 703.

Le **carrefour giratoire de « Monrecours »** se caractérise par :

- 4 branches, dont la voie nouvelle;

- sur l'anneau, une chaussée de 8 m de large;

- un îlot central de 40 m de diamètre, pour un diamètre global de 56 m, qui matérialisera à la fois l'entrée du bourg de Beynac et celle de Saint Vincent de Cosse.

3.3.2.2. Description du projet sur la commune de Castelnaud la Chapelle

a) Description en section courante :

Sur cette commune, le tracé de la déviation, toujours à deux voies de circulation, suit au plus près la voie ferrée, sur une distance totale de 1,7 km entre les deux ouvrages d'art de franchissement de la Dordogne.

Après l'ouvrage d'art du Pech sur la Dordogne, la voie se situe au Nord de la voie ferrée, à une distance de 42 m, puis la rejoint petit à petit. Elle est en remblais sur une distance de 170 m, puis revient au niveau du sol naturel sur environ 25 m, pour partir en déblais sur 67 m avant le franchissement de la voie ferrée par passage inférieur, ou « pont-rail ».

La déviation se retrouve ainsi du côté Sud de la voie ferrée, au droit de la RD 53 dont elle suit le tracé sur une distance d'environ 500 m. Elle reste en déblais sur une longueur de 310 m au niveau du lieu-dit « Les Champs ».

Entre le lieu-dit « La Barrière » et l'ouvrage d'art de franchissement de la Dordogne dit « de Beynac », la voie longe la voie ferrée côté Sud sur une distance de 1 km, en traversant la voie communale n°2 de Castelnaud à la gare. Elle reste au niveau du terrain naturel sur 762 m puis en remblais sur 238 m à l'approche de l'ouvrage d'art.

Le raccordement à la RD 53 en direction des « Milandes », de la voie communale n°2 vers « Fayrac » et des chemins ruraux vers « La Barrière » et vers « La Treille » s'effectue par l'intermédiaire d'un carrefour-plan avec tourne-à-gauche.

La section de RD 53 supprimée par le passage de la déviation est reconstituée par une voie parallèle au Sud sur une longueur de 540 m rejoignant la RD 53 actuelle au droit du « Pont du Pech ». De même, la section de la voie communale n°2 interrompue entre « La gare » et « La Métairie de Fayrac » est rétablie par une voie de 300 m de long parallèle au Sud de la déviation. Le passage à niveau existant n° 343 bis existant au niveau de la plaine de Fayrac est supprimé et le chemin rural reliant la voie communale n° 2 à la plaine de Fayrac est interrompu par le passage de la voie nouvelle.

b) Caractéristiques de l'ouvrage de franchissement intérieur à la voie ferrée :

Conformément aux préconisations de la SNCF et suite aux études de faisabilité examinant différentes solutions dénivellées (toboggan, passage supérieur ou inférieur), le franchissement de la voie ferrée sera réalisé par l'intermédiaire d'un **passage inférieur, ou "Pont-Rail"**, du type « trémie », à l'aide d'un cuvelage étanche constitué d'éléments autostables en béton armé.

Cette solution implique les caractéristiques techniques suivantes :

■ Le tablier SNCF sera préfabriqué et ripé sur ses appuis;

■ L'accès à cette trémie se fera par des rampes à 5% et un rayon de 1 500 m sera mis en place, en angle rentrant;

■ Le **profil en travers en trémie** sera le suivant :

* Au droit du franchissement :

- ouverture : 10 m,

- chaussée : 7 m + 2 X 0,25 m,

- trottoir : 1,50 m,

* Accès :

- largeur utile : 12 m;

■ L'encaissement de la plate-forme dans le terrain naturel sera de l'ordre de 7 m, et le gabarit minimum dégagé sous SNCF sera de 4,60 m.

Rajoutons qu'un talutage contre les murs du cuvelage sera réalisé de façon à, permettre une meilleure insertion dans le site et une végétalisation.

L'assainissement de cette trémie sera assuré par un système de relevage en période de crue, et gravitairement en temps normal.

Cet ouvrage comportera également tous les éléments architecturaux (corniches, garde-corps), traités suivant le projet architectural de la voie nouvelle.

c) Description du carrefour de « La Barrière » :

Le raccordement à la voie nouvelle des RD 53, en direction des Milandes et de Castelnaud la Chapelle, et de la voie communale n°2, vers Fayrac, sera rétabli par l'intermédiaire d'un carrefour-plan avec tourne-à-gauche vers La Treille. Ce carrefour assure également la liaison vers le site de « La Barrière » et la plaine de Fayrac, au Nord de la voie nouvelle, en empruntant le passage à niveau actuel.

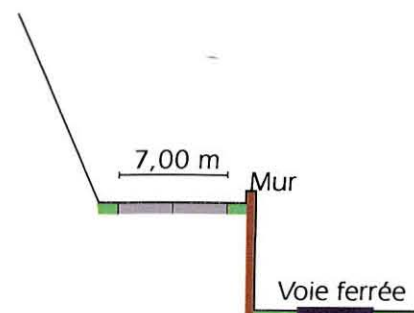
La section de la RD 53 chevauchée par la voie nouvelle, entre « Le pont du Pech » et « La Treille », sera rétablie parallèlement au Sud de la voie nouvelle par création d'une nouvelle voie de 530 m de long.

La section de la voie communale n°2, court-circuitée par la voie nouvelle, sera rétablie parallèlement au Sud de la voie nouvelle par la création d'une nouvelle voie de 350 m de long.

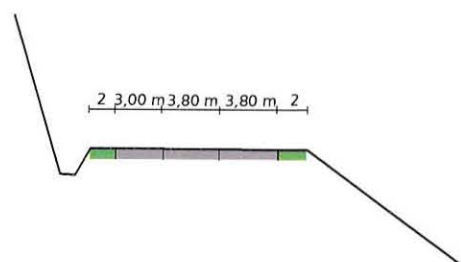
3.3.2.3. Description du projet sur la commune de Vézac

Sur Vézac, la voie continue en remblais sur 150 m en bordure Sud du talus SNCF. Elle s'éloigne ensuite de la voie ferrée pour rejoindre la RD 703 160 m plus loin. La traversée de la RD 703 s'effectue au droit de l'ancienne poterie, puis la déviation se raccorde aux RD 703 et RD 49 actuelles par l'intermédiaire d'un **carrefour-giratoire**, implanté à environ 40 m au Sud du passage inférieur à la voie ferrée existant.

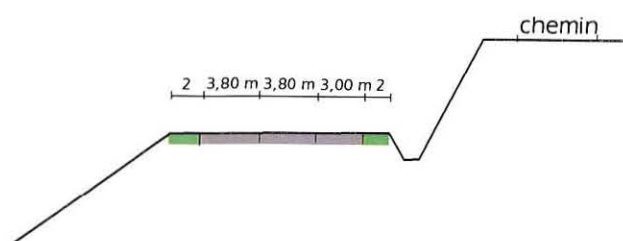
PROFILS EN TRAVERS TYPES SUR LA RD 57



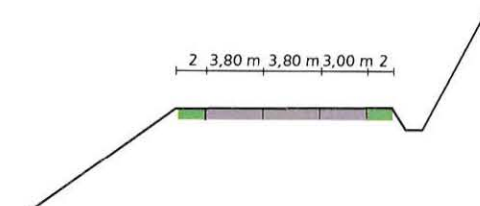
Profil en travers type de la RD 57 sur la séquence 1



Profil en travers type de la RD 57 sur la séquence 3 à "Peyrelevade"

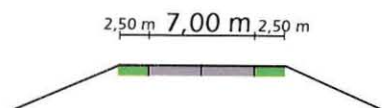


Profil en travers type de la RD 57 sur la séquence 3 à "Sybanque"



Profil en travers type de la RD 57 sur la séquence 3 à "Tuillères"

PROFIL EN TRAVERS TYPE SUR LA VOIE NOUVELLE



Voie de la Vallée de la Dordogne - Liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat
Déviation de la RD 703, de Beynac et Aménagement des RD 49 et RD 57.
Communes de St Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, et Sarlat la Caneda.

Ce giratoire se caractérise par :

- 4 branches, dont la voie nouvelle;
- une chaussée de 8 m à deux voies de circulation;
- un îlot central de 40 m de diamètre, pour un diamètre global de 56 m.

Depuis ce giratoire, trois voies se raccordent aux routes existantes, à savoir :

- une voie, côté Nord vers Beynac, de 40 m de long rejoignant la RD 53 au droit du passage inférieur existant sous la voie ferrée;
- une voie, côté Est vers le bourg de Vézac, de 250 m de long se raccordant à la RD 49 au droit de « Grange de Vergne »;
- une voie, côté Sud en direction de La Roque-Gageac, de 270 m de long se raccordant à la RD 703 actuelle au niveau du lieu-dit « Les Maganas ».

3.3.2.4. Caractéristiques des ouvrages d'art de franchissement de la Dordogne

Les deux ouvrages d'art de franchissement de la Dordogne seront établis au plus près des ponts SNCF :

- l'un au niveau du « Pont du Pech » entre Saint Vincent de Cosse et Castelnaud la Chapelle à une distance de 60 m au Nord-Est du pont SNCF existant;
- l'autre au niveau de « Fayrac » entre Castelnaud la Chapelle et Vézac, à une distance de 10 m côté Sud du pont SNCF existant.

Leur ouverture sera identique à ces derniers, de façon à minimiser l'impact hydraulique.

L'impact des deux ouvrages, pour une crue centennale, sera dans les deux cas de l'ordre de 3 cm de surélévation des eaux.

Les implantations projetées n'entraînent pas de nouvel endiguement du lit majeur de la Dordogne dans une zone sensible, sujette à de fréquents débordements (en rive droite particulièrement).

Ces ouvrages ainsi que les autres ouvrages singuliers ont fait l'objet d'un traitement architectural et paysager global à la suite d'un concours. Les principales caractéristiques en seront décrites au paragraphe 5.10. (Mesures paysagères).

3.3.3. Caractéristiques des aménagements sur place des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat

3.3.3.1. Caractéristiques générales

Le projet consiste, entre le lieu-dit «Grange de Vergne» sur Vézac et l'intersection entre les RD 57 et RD 46 sur Sarlat, en la réalisation de travaux ponctuels de renforcement, de recalibrage, d'aménagement d'une troisième voie et de carrefours, visant à améliorer les caractéristiques actuelles, géométriques et de profils en travers des RD 49 et RD 57.

Ces travaux sont répartis sur différentes sections de l'itinéraire, selon l'environnement naturel et bâti qu'il traverse.

En section courante, la plate-forme de la voie sera dimensionnée avec :

- certaines sections comportant une chaussée de 7 m de large, à deux voies de circulation pour une plate-forme de 11 m;
- d'autres sections comportant une chaussée de 9 m de large, à trois voies de circulation pour une plate-forme de 13 m;

3.3.3.2. Caractéristiques séquentielles

Dans le détail l'aménagement de la RD 57 entre Vézac et Sarlat peut se diviser en quatre séquences homogènes, présentées ci-après du Sud-Ouest au Nord-Est.

* Séquence 1

Depuis le lieu-dit « Grange de Vergne » au lieu-dit « La Fournerie Nord », cette première séquence de 2,1 km fera l'objet d'un calibrage et d'un renforcement de la chaussée, compte tenu qu'elle présente deux courbes de rayons 170 m et 180 m, respectivement situées l'une entre la falaise et la voie SNCF, l'autre en milieu urbanisé. Le passage délicat, en étranglement entre la falaise et la voie ferrée nécessite la réduction de la plate-forme, inférieure à 11 m de large.

Rajoutons que le carrefour plan actuel entre la RD 49 et la RD 57, au droit de la mairie et des Etablissements Delmond, fera l'objet d'un réaménagement avec création d'un tourne-à-gauche.

* Séquence 2

Depuis le lieu-dit « La Fournerie Nord » au lieu-dit « Combe Nègre », cette séquence de 1,9 km de long fera l'objet de la rectification de trois virages avec mise aux normes.

* Séquence 3

Depuis le lieu-dit « Combe Nègre » au lieu-dit « Tuillères Ouest », cette séquence de 2,1 km de long fera l'objet des opérations suivantes d'aménagement :

- sur 1,2 km entre « Combe Nègre » et « Boutifare », l'élargissement de la chaussée avec création d'une troisième voie de circulation montante (sens Vézac – Sarlat) pour les véhicules lents et une amélioration de la sinuosité avec rectification de virages;
- au niveau du point haut de l'itinéraire, l'aménagement d'un carrefour-plan avec tournes-à-gauche au droit de l'intersection entre la RD 57, les voies communales n°9 et n°377 et le chemin rural rejoignant la RD 46;
- sur 800 mètres entre la voie communale n°377 et le lieu-dit « Tuillères Ouest », l'élargissement de la chaussée avec création d'une troisième voie de circulation montante (sens Sarlat– Vézac) pour les véhicules lents.

* Séquence 4

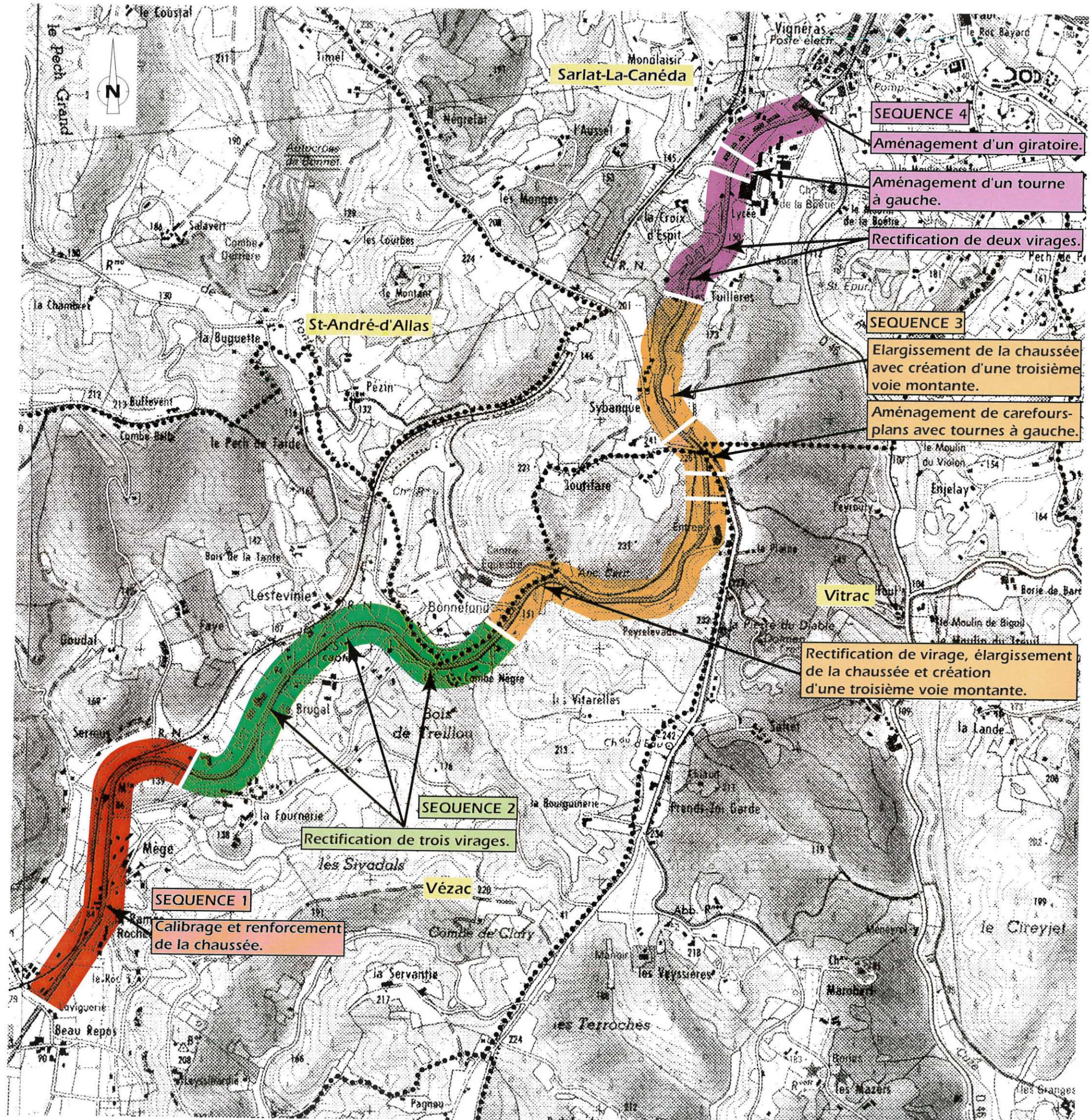
Depuis le lieu-dit « Tuillères Ouest » jusqu'à l'intersection entre les RD 57 et RD 46, cette séquence de 1,1 km de long fera l'objet des opérations suivantes d'aménagement :

- rectification de deux virages aux « Tuillères Ouest » et aux « Tuillères Est » sur une distance globale de 560 m;
- aménagement d'un carrefour-plan avec tourne à gauche, face au Lycée, afin d'améliorer et de sécuriser les conditions d'accès aux activités commerciales riveraines, côté Ouest de la voie;

- aménagement d'un carrefour giratoire à l'intersection entre les RD 57 et RD 46 et un chemin rural. Ses dimensions seront identiques à celles des deux précédents carrefours-giratoires de Saint Vincent de Cosse et de Vézac.

Rajoutons que, sur la section comprise entre le lycée et le futur giratoire, les aménagements routiers prendront en compte les circulations piétonnes et deux-roues, afin d'en assurer la sécurité maximale, en particulier au niveau du carrefour-giratoire.

◇ ◇ ◇



PARTI D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ SUR LA RD57 ENTRE VÉZAC ET SARLAT

..... Limite communale
Vézac Commune concernée par l'aire d'étude

0 250 500 1km **EREA**

IV. LES EFFETS PREVISIBLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Cette partie analyse et s'efforce de quantifier les modifications de l'état initial apportées par les aménagements envisagés, tout en mesurant les nuisances engendrées sur l'environnement naturel et humain, ainsi que sur les activités économiques.

Celles-ci feront l'objet d'éventuelles mesures compensatoires évoquées dans le chapitre suivant (chapitre V).

Les paragraphes suivants analysent les impacts identifiés.

4.1. Effets du projet sur les eaux superficielles et souterraines

Le projet retenu, dans sa section de voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, a été conçu de façon à n'avoir qu'un impact minime sur l'écoulement des eaux de la Dordogne. Toutefois, il convient de prendre en compte l'impact de la phase travaux et les risques de pollution sur la qualité des eaux. De même, pour ce qui est des eaux superficielles, plusieurs aspects interviennent pour modifier l'état initial. Soulignons qu'une enquête sera lancée, parallèlement à la présente enquête publique, en application de la Loi sur l'Eau, dont le dossier d'incidence figure en annexe 3 du présent dossier.

La réalisation de l'opération d'aménagement de l'itinéraire global entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat se traduira par :

- l'impact temporaire des travaux, en particulier au niveau des franchissements sur la Dordogne;
- l'impact du projet sur l'écoulement des crues;
- l'augmentation des eaux de ruissellement en raison de celle de la surface imperméabilisée (création de voies);
- l'apport d'une charge polluante due au trafic routier.

4.1.1. L'impact temporaire des travaux

Durant les travaux, les engins de chantier peuvent laisser échapper des lubrifiants ou des hydrocarbures qui causeront une pollution des sols ou des eaux superficielles. Les conséquences écologiques de ces rejets sont évidemment liées à la nature et à la quantité des produits libérés.

4.1.1.1. Matières en suspension (MES)

Les travaux, bien que limités dans le temps, pourront également avoir un impact sur la qualité des eaux de la Dordogne et des différents ruisseaux concernés par l'opération dans son ensemble, en augmentant la charge de matières en suspension (MES). En effet, les travaux de terrassement mettront à nu le sol qui constitue une protection face aux eaux météoriques. Les phénomènes de lessivage et donc les apports terrigènes seront amplifiés.

En ce qui concerne la Dordogne, en aval des travaux, les conséquences majeures de ce phénomène seront :

- une baisse du taux d'oxygène dissout de l'eau,
- un colmatage des fonds par les particules s'y déposant.

Plus tolérants que les salmonidés, les cyprinidés majoritaires dans ce secteur, ne seront pas touchés directement par ces modifications. En outre, ils pourront, si le besoin s'en fait sentir, gagner des zones plus propres.

Les populations d'invertébrés benthiques, source de nourriture pour de nombreux poissons, seront plus sensibles à cette pollution. La qualité et la quantité des peuplements baisseront, la dérive des organismes s'intensifiera.

Les frayères, en particulier à espèces rhéophiles (herbiers en face de la couasne des Milandes, le long des îlots de Beynac), seront elles aussi touchées. Les œufs et les alevins sont beaucoup plus sensibles que les adultes aux contraintes physico-chimiques. Ils ne sont pas mobiles (ou peu) et ne peuvent donc fuir ces conditions défavorables.

On peut penser que la mortalité pour ces phases juvéniles sera importante.

Pour les autres ruisseaux, au regard de leur taille, de leur état et des travaux effectués, seul le ruisseau de Pontou pourrait également subir les impacts négatifs de la phase travaux.

Des mesures adaptées seront prises pour réduire, voire supprimer, ces effets négatifs.

4.1.1.2. Produits toxiques

Les travaux pourront causer le rejet de divers produits toxiques dans le milieu, tels que :

- les produits bitumeux,
- les huiles et graisses minérales utilisées (produits de décapage), pour le fonctionnement des engins,
- le béton coulé pour la réalisation des ponts.

Les conséquences écologiques de ces rejets seront évidemment liées à la nature et à la quantité de toxique libéré, mais aussi au lieu de rejet. Il est clair que le milieu aquatique est le plus vulnérable.

Il faut cependant relativiser ce problème. En effet, on peut penser que les quantités libérées seront faibles, voire nulles. En outre, au niveau de la Dordogne se produira un phénomène de dilution qui permet de croire que la faune et la flore aquatiques seront très peu touchées.

4.1.1.3. Incidences des travaux de déblai sur les eaux souterraines

Les travaux de déblai, et surtout de création du passage inférieur à la voie ferrée sur la commune de Castelnaud la Chapelle, en raison de la profondeur atteinte (près de 7 m) ont de grandes chances de mettre la nappe phréatique à l'air libre.

Cette dernière deviendra alors vulnérable à la pollution par les matières fines dues aux travaux et à la pollution accidentelle, notamment par les hydrocarbures des engins de chantier.

Il faut cependant noter que la nappe phréatique ne fait l'objet d'aucun captage d'alimentation en eau potable. Aucun captage AEP, exploitant d'autres aquifères, ne se situe d'ailleurs à l'aval hydraulique de l'aménagement.

Des mesures appropriées devront néanmoins être prises lors des travaux, en particulier lors de la création du passage inférieur à la voie ferrée, afin d'éviter tout déversement accidentel ou non dans les eaux souterraines.

4.1.2. L'impact du projet¹ sur l'écoulement des crues

L'étude hydraulique, réalisée en Août 1988 par le Laboratoire Central d'Hydrologie de France, a permis de déterminer les incidences des aménagements hydrauliques inhérents au projet (section de voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac) sur l'écoulement des crues de la Dordogne.

¹ N'est concernée dans ce chapitre que la section de voie nouvelle qui sera créée entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.

La section de voie nouvelle sera réalisée dans une zone sensible de la vallée de la Dordogne, sujette à de fréquents débordements (plus particulièrement dans sa partie aval en rive droite).

Tout nouvel endiguement en lit majeur aurait pu avoir des répercussions importantes sur le régime des crues.

Le principe retenu a donc été d'obtenir **une transparence aux écoulements** la plus importante possible afin de minimiser l'exhaussement de la ligne d'eau. Pour ce faire, on a retenu **la solution la moins perturbante**, à l'issue de l'étude hydraulique, à savoir :

- édification des remblais et des ouvrages d'art au plus près des infrastructures existantes de la voie ferrée;
- ouverture des futures ponts, identiques à celle des ouvrages SNCF existants;
- édification des piles dans l'alignement de celles des ponts SNCF sans être plus larges;
- sous-poutre des futurs ponts réalisée 1,50 m au-dessus de la cote des crues centennales (garde d'air, pour tenir compte du passage des corps flottants)

Dans ces conditions, d'après les conclusions de l'étude du Laboratoire Central d'Hydraulique de France réalisées en 1988, la surélévation induite sur le niveau des crues de fréquence centennale paraît limitée à environ 3 cm.

4.1.3. L'imperméabilisation des sols

La surface imperméabilisée supplémentaire (en équivalent revêtu)² correspondant à la plate-forme nouvellement créée dans le cadre du projet sera de 3 ha pour la section de voie nouvellement créée et de près de 8 000 m² pour l'aménagement de la RD 57 entre Vézac et Sarlat.

Or, l'imperméabilisation des sols provoque une concentration et une accélération des eaux de ruissellement, qui ont pour effet d'intensifier les crues naturelles tout en diminuant les durées. Ces phénomènes sont particulièrement sensibles lors des pluies d'intensité annuelle, et qui plus est décennale.

Pour une estimation plausible de l'apport d'eau du ruissellement généré par le projet, on utilisera une hauteur d'averse de type annuel, soit 50 mm/jour. On obtient ainsi dans ce cas de figure des débits de ruissellement supplémentaires suivants :

- environ 62 m³/heure sur la section de voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac;
- environ 17 m³/heure sur la RD 57 entre Vézac et Sarlat.

En ce qui concerne la section de voie nouvelle, la collecte des eaux de ruissellement nécessitera la création de fossés qui devront éviter de perturber les écoulements des ouvrages hydrauliques des emprises SNCF parallèles.

Signalons à ce propos les recommandations de la SNCF "le domaine public du chemin de fer ne pouvant être grevé d'aucune servitude, la SNCF n'est pas tenue de recevoir dans ses fossés ou ses ouvrages d'évacuation, les eaux provenant de la déviation, ni au franchissement, ni en bordure de ses emprises. Le projet d'exécution devra tenir compte de cette observation."

Le rejet de ces eaux en plusieurs points et la création de fossés et de bassins limiteront les phénomènes d'accélération des eaux de ruissellement.

² Superficie en équivalent revêtu = Superficie de chaussée X C1 + Superficie des accotements X C2; C1 et C2 étant les coefficients de ruissellement correspondants aux types de revêtements créés.

4.1.4. Les impacts du projet sur la qualité des eaux de ruissellement après ouverture de la voie à la circulation

La circulation routière induit par elle-même certains impacts ou risques qu'il est nécessaire d'évaluer.

Plusieurs types de pollution d'origine routière sont susceptibles d'altérer la qualité des eaux naturelles. Il s'agira, dans le cas du projet, de :

- une pollution chronique;
- une pollution saisonnière;
- une pollution accidentelle.

La pollution chronique est due :

- aux résidus de combustion des carburants (hydrocarbures, plomb tétraéthyle);
- aux fuites d'huiles;
- aux résidus divers résultant de l'usure des pneumatiques, du revêtement auto-corrosion des véhicules, etc.

Le tableau suivant récapitule les données obtenues pour une chaussée supportant 10 000 véhicules/jour (d'après SETRA - 1987-) :

Paramètres	Limite supérieure de la charge annuelle de pollution aux rejets en Kg/km pour 2 voies à 10 000 véhicules/jour
DCO : Demande Chimique en Oxygène	230 à 400
MES : Matières en Suspension	200 à 1200
Zinc	1,5 à 2,5
Plomb	0,9 à 1,3
Hydrocarbures	1,7 à 5
DBO5 : Demande biochimique en Oxygène sur 5 jours	environ 33
Chlorures	environ 630
Sulfates	environ 174
Nitrates	environ 40
Ammoniaque	environ 32

4.1.4.1. Dans le cas de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et

Vézac

Dans le cas du projet de déviation, et en tenant compte de l'évolution prévisible du trafic en 2015 (7 070 véhicules/jour moyen d'été), on peut estimer que la charge polluante produite sera en un an sur les 3,3 km de cette section déviée de la RD 703 :

- D.C.O. :	537 à 933 kg
- M.E.S. :	467 à 2 800 kg
- Zinc :	3,5 à 5,8 kg
- Plomb :	2,1 à 3 kg
- D.B.O5 :	environ 77 kg

4.1.4.2. Dans le cas de l'aménagement sur place des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat

Dans le cas du projet, et en tenant compte de l'évolution prévisible du trafic en 2015 (11 050 véhicules/jour), on peut estimer que la charge polluante supplémentaire par rapport à la situation actuelle produite sera en un an sur les 7,8 km de l'itinéraire réaménagé :

- D.C.O. :	614 à 1 067 kg
- M.E.S. :	534 à 3 201 kg
- Zinc :	4 à 6,7 kg
- Plomb :	2,4 à 3,5 kg
- D.B.O5 :	88 kg

4.1.4.3. Impacts du projet

Globalement les apports annuels en éléments polluants sont très limités.

Il faut rappeler qu'une partie importante de la pollution due à la voie nouvelle ne constitue qu'un transfert de la charge supportée jusqu'alors par la RD 703. Cette charge était rejetée sans traitement dans le milieu naturel, et pour une bonne part, directement dans la Dordogne.

La charge polluante supplémentaire supportée par la RD 49 et la RD 57 ne correspond en fait qu'à l'accroissement normal de la pollution due à l'augmentation de trafic, augmentation n'étant pas liée aux travaux d'aménagement.

Rappelons que seul le ruisseau du Pontou est traversé par la RD 57, sur la section concernée par les aménagements.

Dans le cadre plus général de la pollution routière, mais qui concerne évidemment le projet, les études montrent que les apports sont extrêmement variables d'un événement pluvieux à un autre. En outre, ces valeurs sont des maximales en un point de rejet; après celui-ci, les eaux sont entraînées vers le milieu naturel, et subissent, au cours de ce transfert, un ensemble de transformations qui aboutissent à une réduction de leur importance : infiltration de l'eau sur les bas-côtés, talus et fossés, interception d'une partie des poussières par les différents obstacles rencontrés par l'eau ruisselée, dégradation physico-chimique et biologique.

La pollution saisonnière résulte du salage de la chaussée contre le verglas. Les milieux d'eau douce sont très sensibles à l'afflux de chlorure de sodium. Cependant les hivers cléments de la région minorent cet impact; les routes du secteur ne sont salées que 3 à 4 jours par an, en moyenne³.

Le projet aura très peu d'impact sur ces deux types de pollution. En effet, le fait de traverser la Dordogne, au lieu de la longer comme le fait encore la route actuelle, ne modifiera pas les flux polluants, d'ailleurs réduits.

La pollution accidentelle est à considérer dans le cas d'accidents impliquant des véhicules de transport de produits dangereux. La part des poids lourds dans le trafic, environ 15%, fait que ce risque n'est pas à négliger, en particulier sur la section de voie nouvelle projetée entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.

En effet, le fait de traverser deux fois une rivière encore relativement préservée, la Dordogne, et donc **vulnérable aux effets dévastateurs d'un toxique en grande quantité, nécessite de prendre des précautions**. De même, ces précautions devront être prises pour le ruisseau du Pontou, petit cours d'eau à truite, traversé lui aussi au moins deux fois.

4.1.5. Risques de pollution des eaux souterraines

Le risque de pollution des eaux souterraines dépend en premier lieu de la nature des pollutions :

- en ce qui concerne la pollution chronique, celle-ci étant essentiellement transitée par de fines particules, le transfert dans le sol en retient la majeure partie;
- il en est de même pour la pollution par les matières fines dues aux travaux, évoquées dans un paragraphe précédent;
- le seul véritable risque concerne la pollution accidentelle et les hydrocarbures pouvant être relâchés pendant la phase travaux ou en phase d'exploitation.

La vulnérabilité des eaux dépend de la facilité pour un polluant dangereux à s'infiltrer dans le sol et gagner la nappe.

³A titre d'exemple, sur le canton voisin de Bergerac, le sel est essentiellement employé de manière préventive, guère plus de 3 à 4 fois par an. Le sable est plus couramment utilisé (une quinzaine de jours/an).

Les aménagements de la liaison routière entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat sont localisés à proximité de plusieurs captages d'alimentation en eau potable suivants :

Communes	Désignation	Distance entre le projet et le captage	Périmètres de protection	
			Rapproché	Eloigné
Saint Vincent de Cosse	Source du Bourg	925 m par rapport à la voie nouvelle	non	non
Castelnaud la Chapelle	Source de Tournepieque	500 m par rapport à la voie nouvelle	non	non
Beynac et Cazenac	Sources du Roc (3 puits)	1250 m par rapport à la RD 57	surface de 7,14 ha	surface d'environ 88 ha
Vézac	Source de Lestevinie	50 m par rapport à la RD 57	non	non
Sarlat	Forage de Moussidière	375 m par rapport à la RD 57	non	non

Des précautions devront être obligatoirement prises, afin que les aménagements de la voie n'aient aucune répercussion nuisible sur les aquifères.

4.2. Les impacts sur la qualité de l'air

L'opération globale d'aménagement de la liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat se situe principalement en rase campagne ou en zone peu urbanisée et peu industrialisée, bénéficiant de conditions propices à la dispersion des polluants atmosphériques.

Précisons néanmoins que l'évaluation des effets de cette pollution est difficile car la diffusion et la dispersion de la pollution atmosphérique sont complexes. Elles dépendent de nombreux paramètres, dont la morphologie, l'existence d'écrans et les conditions climatiques qui varient selon les saisons.

Ainsi, **il n'existe pas, tout particulièrement en site naturel ventilé, de méthode actuellement suffisamment validée permettant de calculer la propagation et la diffusion des polluants gazeux** et donc de pouvoir déterminer de manière fiable la concentration de chaque polluant en un lieu donné.

4.3. Impacts sur le milieu naturel

On a noté précédemment que les différents milieux ne présentaient pas une très grande originalité en tant que tels, hormis quelques boisements ripicoles à l'Est du château de Fayrac sur la commune de Castelnaud la Chapelle et des zones de reproduction dans le lit de la Dordogne.

L'impact sur le milieu naturel sera limité en raison :

- du contexte environnemental artificialisé du secteur agricole concerné par la création de la voie nouvelle entre saint Vincent de Cosse et Vézac;
- du caractère très restreint des aménagements dans le cas de l'amélioration de l'itinéraire existant entre Vézac et Sarlat.

4.3.1. Impacts sur la flore terrestre

La réalisation du projet se traduira par la perte de près de 12 ha de végétation, qui se répartissent ainsi :

- 6,1 hectares de terres labourées, soit 51% de la surface consommée;
- 1,3 hectares de prairies, soit 11% de la surface consommée;
- 1,8 hectares de noyers, soit 15% de la surface consommée;
- 2,3 hectares de friches, soit 19% de la surface consommée;
- 0,4 hectares de boisement, soit 4% de la surface consommée.

L'importance de la superficie concernant des friches est liée à l'aire de repos de Fayrac, qui consommera les deux tiers des friches consommées (13% de la surface totale).

La majeure partie de l'espace consommé l'est par la création de la voie nouvelle et concerne pour l'essentiel des terres agricoles.

Les seules formations terrestres dignes d'intérêt touchées par le projet sont les formations boisées, d'une part celles en bordure de la RD 57 et surtout celles des berges de la Dordogne.

La ripisylve consommée reste toutefois réduite (environ 1 200 m², soit un linéaire de 50 m). Il s'agit des boisements situés au niveau du pont SNCF du Pech, et en particulier de ceux de la rive gauche. La ripisylve de la rive droite présente une bande étroite de végétation. Au niveau du pont SNCF de Fayrac, la ripisylve est absente sur les deux rives.

Les formations boisées des coteaux, autres formations de fort intérêt écologique souligné par leur recensement en ZNIEFF, ne sont pas touchées par le projet.

Seuls quelques boisements en bordures de la RD 57 seront « écornés », sur une surface réduite (moins de 3 000 m²).

4.3.2. Impacts sur la faune terrestre

La perte des formations végétales consommées par le projet se traduira pour la faune par la perte de sites d'abri, de nidification et de reproduction.

S'agissant, comme nous l'avons vu, de formations essentiellement agricoles, l'impact sera donc très réduit. D'abord parce qu'il s'agit d'une faune relativement banale, ensuite parce que les milieux de substitution environnant ne manquent pas.

4.3.3. Impacts sur la Dordogne

On rappellera les fortes répercussions négatives que pourra avoir la phase travaux sur le milieu naturel que constitue la Dordogne, bien que l'impact ne soit pas irréversible.

Ainsi, à la fin des travaux, la qualité des eaux redeviendra rapidement satisfaisante et après deux ou trois crues hivernales les dépôts auront été éliminés par le courant.

Une fois passés les travaux, les impacts apparaissent insignifiants. Des mesures seront prises pour pallier ceux de la phase travaux.

Seule la petite noue de Fayrac sera touchée; située sur une berge anthropisée elle présente peu d'intérêt.

Il est par contre important de préciser que les noues et la couasne en amont du pont SNCF de Saint Vincent de Cosse sont préservées.

Elles constituent des frayères à Cyprinidés et à Esocidés.

4.4. Impacts sur le paysage

Soulignons en premier lieu que les impacts du projet sur le paysage porteront principalement sur la section de voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.

4.4.1. Impacts paysagers de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac

En raison de la sensibilité générale du site et des caractéristiques propres des unités paysagères qui le composent, mais aussi des caractéristiques techniques des ouvrages projetés, **le passage de la voie nouvelle aura un impact paysager élevé.**

Afin de tenir compte de l'"usage visuel" qui sera fait des différents éléments de la déviation, **on analysera leur impact en qualifiant leur perception depuis les points de vue les plus fréquentés** (par les usagers de la route, les touristes et les habitants), **ou les plus sensibles**, et en montrant comment la morphologie des unités paysagères concernées sera modifiée.

On examinera d'Ouest en Est ces différents points.

4.4.1.1. Depuis la RD 703 en provenance de Bergerac (sur Saint Vincent de Cosse)

Les usagers découvriront la nouvelle infrastructure routière assez tardivement. Les habitations du hameau du Tiradou formant écran, la vue vers la voie nouvelle ne se fera que pendant 350 m environ. La découverte sera plus franche à partir du carrefour réaménagé du « Tiradou ».

Compte tenu de la hauteur faible moyenne des talus anti-crues (de l'ordre de 1,20 m) à l'approche de l'ouvrage de franchissement de la Dordogne, l'inscription dans l'espace visuel de cette infrastructure sera modérée en raison de la présence de la rampe de la voie ferrée.

L'interférence avec l'axe de perception du château de Beynac, si elle n'est pas nulle demeurera contenue et ne créera que très temporairement une barrière visuelle pour les automobilistes progressant vers Beynac.

4.4.1.2. Depuis le château de Monrecours (sur Saint Vincent de Cosse)

Son environnement immédiat sera préservé, le nouveau carrefour du « Tiradou » et la voie nouvelle s'intégreront assez facilement dans le contexte agricole entourant le château.

Toutefois, il occupe une position légèrement dominante, si bien que toute modification dans son champ de visibilité, (en particulier, les terrasses en contrebas, descendant en pente douce vers la Dordogne) sera fortement perçue.

4.4.1.3. Depuis le hameau du Pech (sur Saint Vincent de Cosse)

Les automobilistes en provenance de Beynac voient aujourd'hui leur champ de perception changer brusquement d'échelle au sortir du « Pech ». Après un parcours dans une unité paysagère très confinée (les falaises au pied de la Dordogne parsemée d'îles boisées) ils débouchent sur un vaste panorama qui leur révèle la vallée dans toute son ampleur sur une dizaine de kilomètres de profondeur, bien qu'en partie masquée par des écrans végétaux.

Dans ce contexte, le passage de la voie en déblai ne sera que faiblement perçu, longeant le tracé de la voie ferrée et reprenant celui de la RD 53 existante.

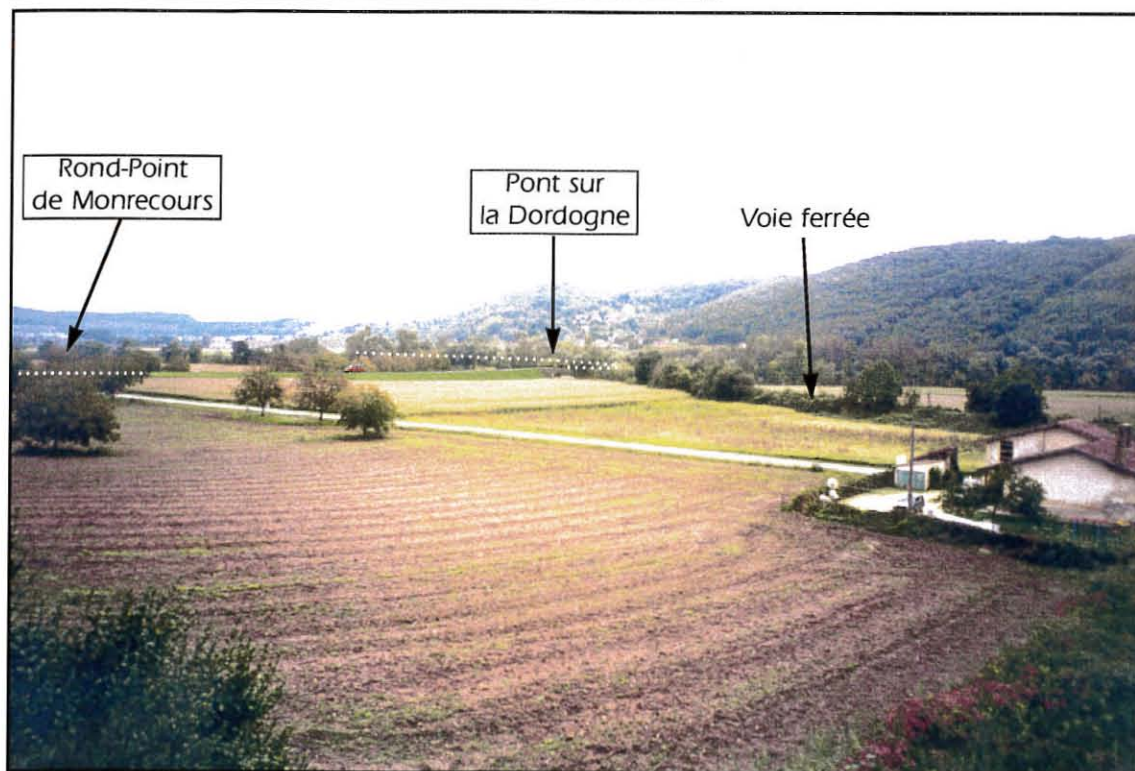
Pour les habitations du « Pech », l'intrusion de la déviation dans le paysage sera un peu plus forte en raison de leur position à proximité immédiate. Toutefois, le caractère naturel du site vu sera assez faiblement altéré.

VUES DEPUIS LE CHATEAU DE MONRECOURS

Vue actuelle



Vue après implantation du projet



Pour la compréhension du projet, les sections masquées par la végétation sont indiquées par des pointillés blancs.

Déviations de la RD 703, de Beynac et Aménagement des RD 49 et RD 57.
Communes de St Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, et Sariat la Caneda.

4.4.1.4. Depuis le hameau de La Treille (sur Castelnaud la Chapelle)

Ce hameau occupe une place déterminante en tant que point de vue très largement ouvert sur la voie.

* **Vers l'Ouest**, la vue appréhendera tout le parcours de la voie et l'ouvrage de franchissement de la Dordogne à travers la trouée réalisée dans les boisements ripicoles ainsi que les remblais créés en rive droite. Un autre changement appréciable de paysage sera aussi très visible : la démolition d'une habitation du Pont du Pech (la ferme). Toutefois **la structuration du paysage ne sera pas remise en cause**, par ce nouvel élément linéaire qui viendra se caler le long de la voie ferrée.

* **Vers le Nord**, la vision de face enregistrera une modification profonde du paysage rapprochée (150 m). Ce paysage agraire caractérisé par la douceur et l'harmonie des formes et de couleurs sera dès lors coupé par une bande bitumée supplémentaire, qui introduira un élément de contraste très fort (renforcé par les mouvements incessants des véhicules).

L'impact de cette cicatrice sera d'autre part renforcé par le déplacement de la RD 53 qui ajoutera à l'artificialisation du site.

Dans ce cas, l'impact paysager sera très fort.

4.4.1.5. Depuis le château de Beynac

Haut lieu touristique très fréquenté il constitue le point de vue panoramique par excellence sur la quasi-totalité du site.

Toutefois, **compte tenu du tracé retenu l'impact visuel restera limité** pour plusieurs raisons complémentaires :

- l'éloignement de la voie : celle-ci ne se trouve jamais à moins de 900 m du château;
- le raccordement de la déviation à la RD 703 sur Saint Vincent de Cosse est peu visible;
- sur Castelnaud la Chapelle : la voie ne sera que très peu visible, car en partie en déblais et l'autre partie longera la voie ferrée et la RD 53 au niveau du terrain naturel. De ce fait, son impact sera largement atténué car elle sera intégrée à un ensemble linéaire préexistant soulignant le pied de coteau (la voie ferrée et la RD 53),
- les ponts sur la Dordogne : de même gabarit que les ponts SNCF, celui de Fayrac sera caché derrière et donc plus faiblement perçu sur celui du Pech.

Rajoutons que la création de la voie nouvelle et des nouveaux ouvrages d'art sur la Dordogne, calés parallèlement à la voie ferrée et aux ouvrages SNCF existants, n'occasionneront pas de coupure du champ visuel depuis le site de Beynac. La nouvelle infrastructure routière n'entrera pas en opposition à la vision globale sur la vallée de la Dordogne.

Le tronçon réalisé sur Vézac sera également très peu visible : la rampe qui s'éloigne très peu du talus SNCF qui de ce fait la masque et son raccordement aux infrastructures routières existantes sur Vézac s'effectue à proximité de celles-ci et évite la traversée du site totalement ouvert de la plaine agricole.

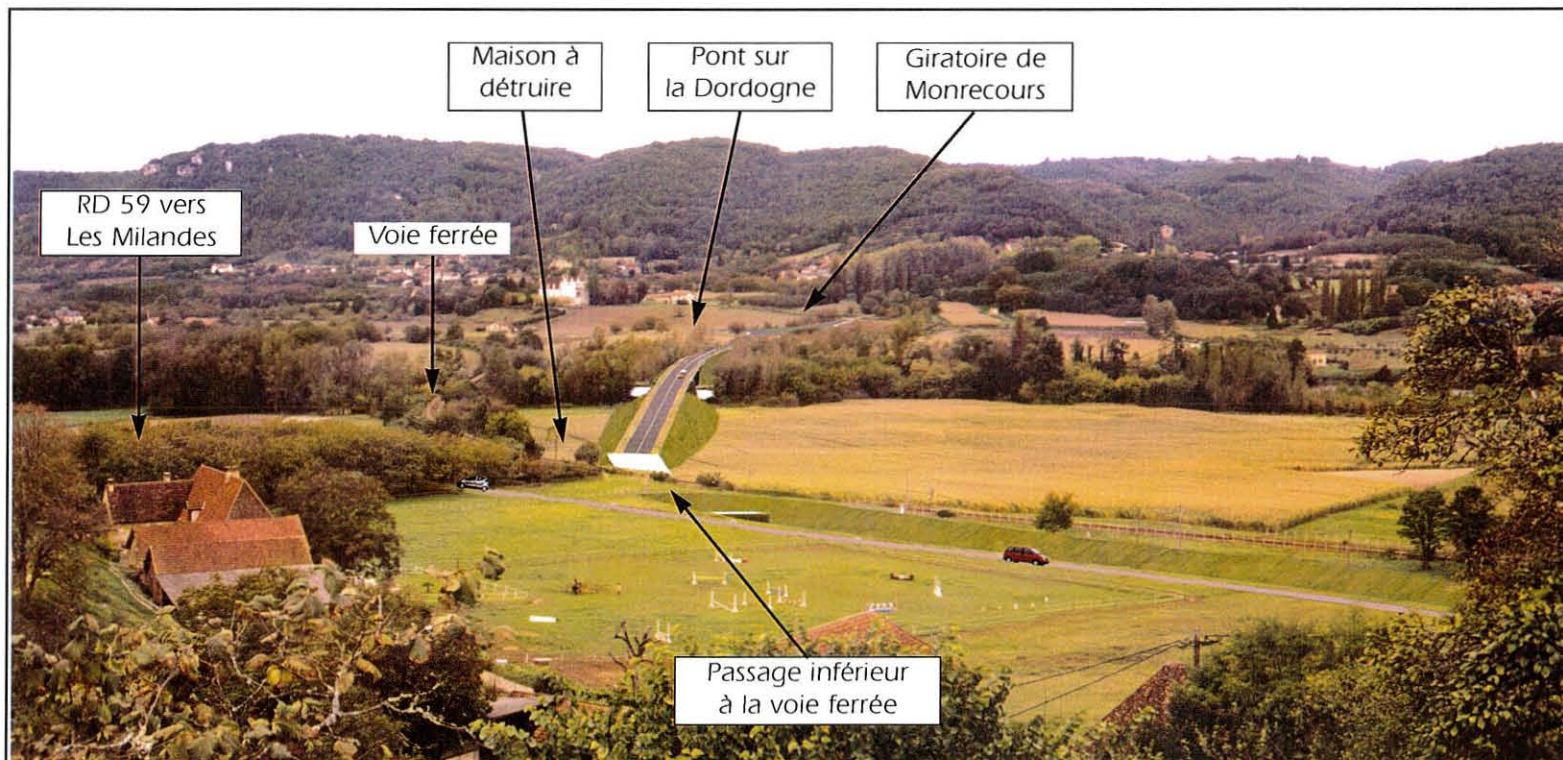
4.4.1.6. Depuis le bourg de Beynac

L'absence de surplomb et la présence d'écrans végétaux, font que pour les habitants et les touristes fréquentant le bourg la voie sera pratiquement invisible.

Vue actuelle



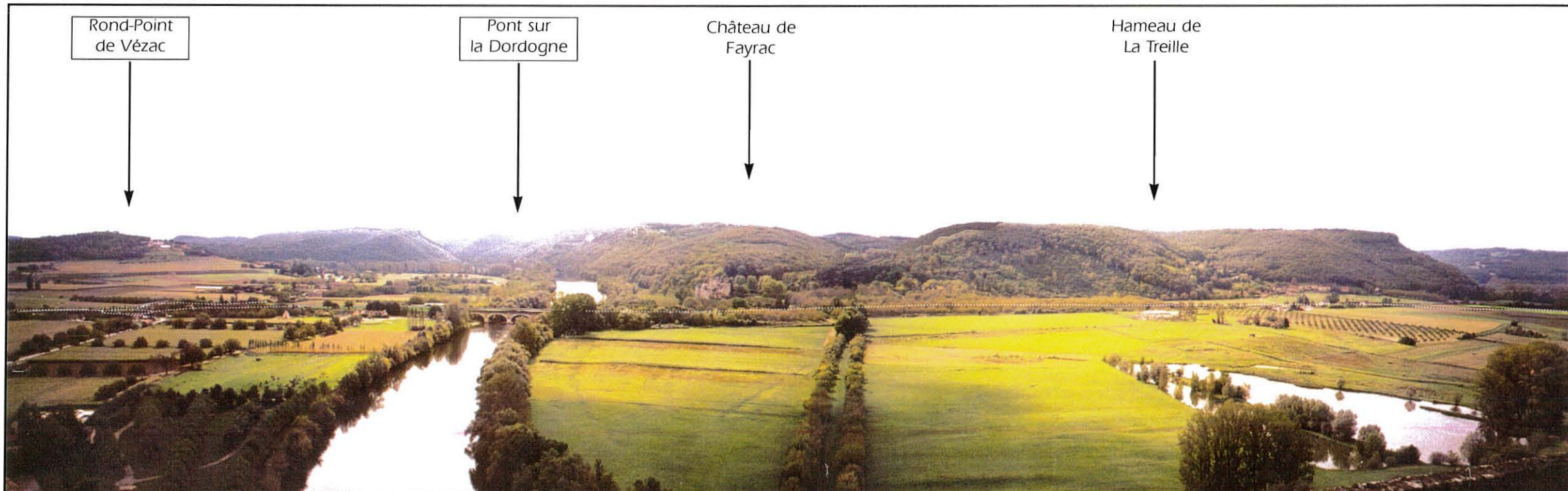
Vue après implantation du projet



Vue actuelle



Vue après implantation du projet



Pour la compréhension du projet, les sections masquées par la végétation sont indiquées par des pointillés blancs.

4.4.1.7. Depuis le château de Fayrac (sur Castelnaud la Chapelle)

La vision offerte depuis la cours du château de Fayrac est de très grande qualité, en raison du vis-à-vis avec le site de Beynac et de la présence d'éléments pittoresques tels que le cimetière et la chapelle.

Toutefois, l'ouverture sur le paysage rapproché est de faible ampleur, limitée par de nombreux écrans végétaux.

Cet environnement naturel préservé sera remis en cause par l'intrusion de la déviation qui passera à moins de 200 m. Ceci sera particulièrement sensible au niveau de la rampe d'accès au pont sur la Dordogne, élément artificiel qui sera très présent dans cet espace restreint.

4.4.1.8. Depuis les habitations longeant la RD 703 au Sud de la voie ferrée à Vézac

L'impact visuel rapproché de la voie sera considérable vis à vis de ces trois habitations. Elle créera un écran à moins de 100 m de ces maisons ,qui occultera une bonne partie du panorama de la vallée. Venant s'ajouter à l'écran existant créé par le talus de la voie ferrée, celle-ci **renforcera sensiblement l'impression de confinement visuel.**

4.4.1.9. Depuis le bourg de Vézac

La voie **ne modifiera pas fondamentalement la perception globale de la vallée**, puisque étant établie à niveau, elle ne créera aucun obstacle visuel.

En outre, la déviation passera en bordure de l'unité paysagère constituée par la plaine agricole (lieu-dit « Les Sables ») et à proximité immédiate des routes existantes. Par conséquent, l'impact visuel sera faible.

4.4.1.10. Depuis le château de Marqueyssac

Malgré la position en surplomb de ce point de vue, l'impact visuel de la voie nouvelle, au niveau de son raccordement à la RD 49 existante sur Vézac, ne sera que faiblement perceptible, particulièrement en raison de son éloignement (plus de 1 km), mais aussi en raison du rapprochement de la voie nouvelle au plus près des infrastructures existantes et des écrans (végétaux ou urbains) implantés entre les deux éléments.

4.4.1.11. Depuis le château de Castelnaud

Ce poste d'observation idéal, largement ouvert sur la plaine de Vézac ne pouvait manquer de voir le paysage, qui y est perçu, être modifié par le passage de la voie future.

Toutefois, l'éloignement (environ 2 km) en relativise sensiblement l'impact visuel qui ne remet pas fondamentalement en cause l'équilibre général du paysage. Quoi qu'il en soit, un seul élément de la future infrastructure sera plus particulièrement visible depuis le château :

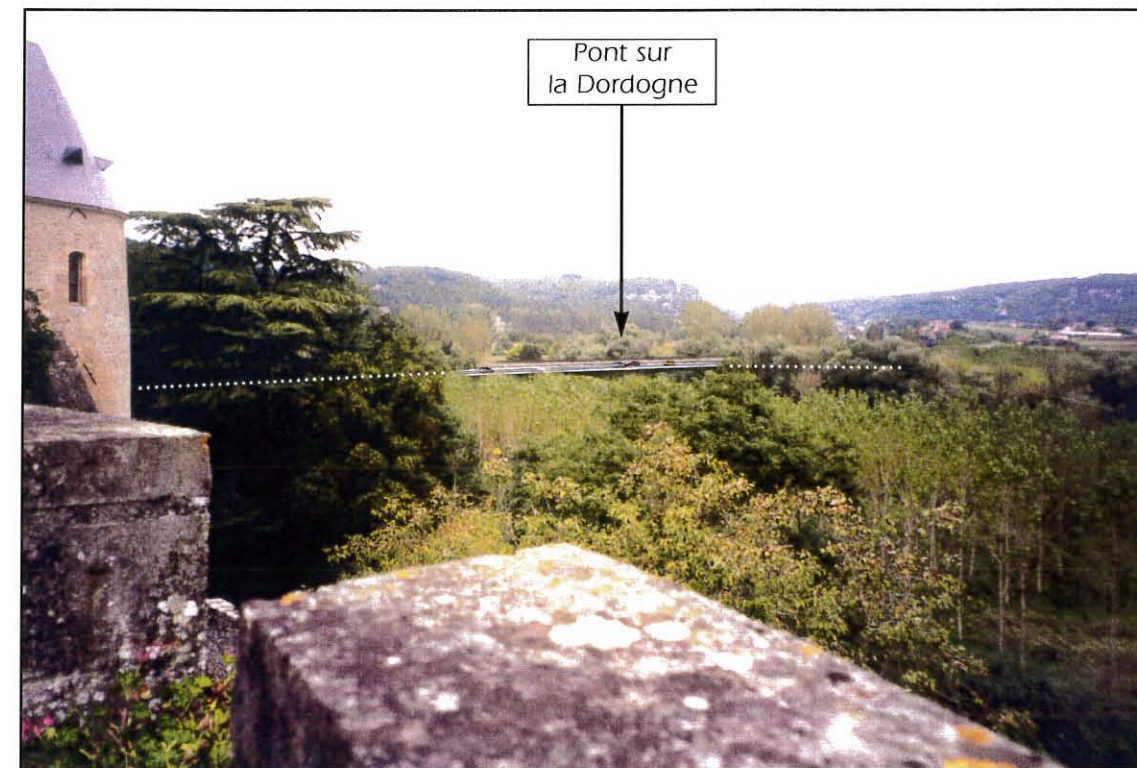
- il s'agit de l'ouvrage d'art franchissant la Dordogne en avant du pont SNCF. Cependant, venant se superposer à l'image de l'ouvrage existant, cette infrastructure ne constituera pas un nouveau point d'appel visuel et ne bouleversera pas la perception. Ceci-dit, il conviendra de définir un traitement architectural qui permette une intégration visuelle optimale.

Pour le reste, on notera que la rampe entre l'ouvrage d'art et la RD 703 à Vézac seront assez peu visibles car en partie masquées ici aussi par la végétation existante.

Vue actuelle



Vue après implantation du projet

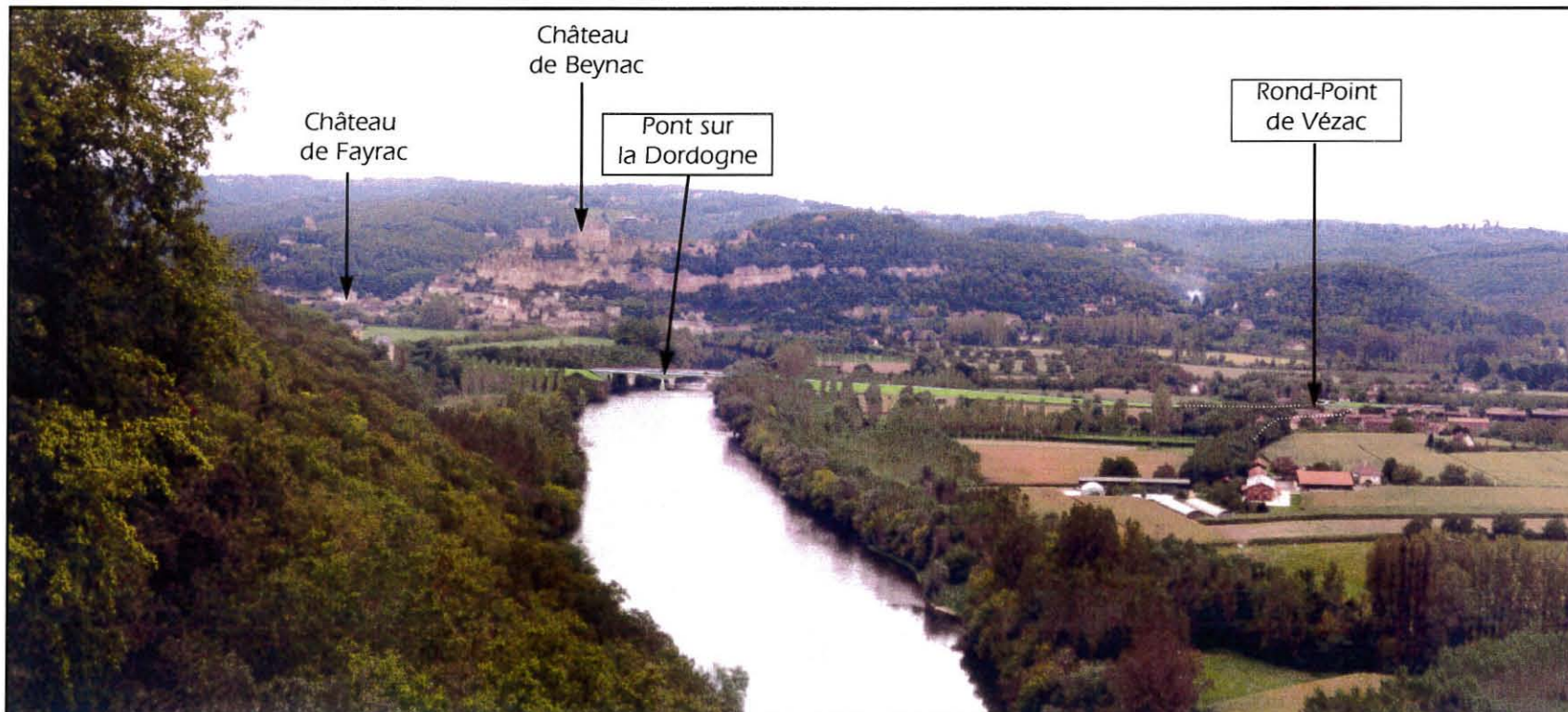


Pour la compréhension du projet, les sections masquées par la végétation sont indiquées par des pointillés blancs.

Vue actuelle



Vue après implantation du projet

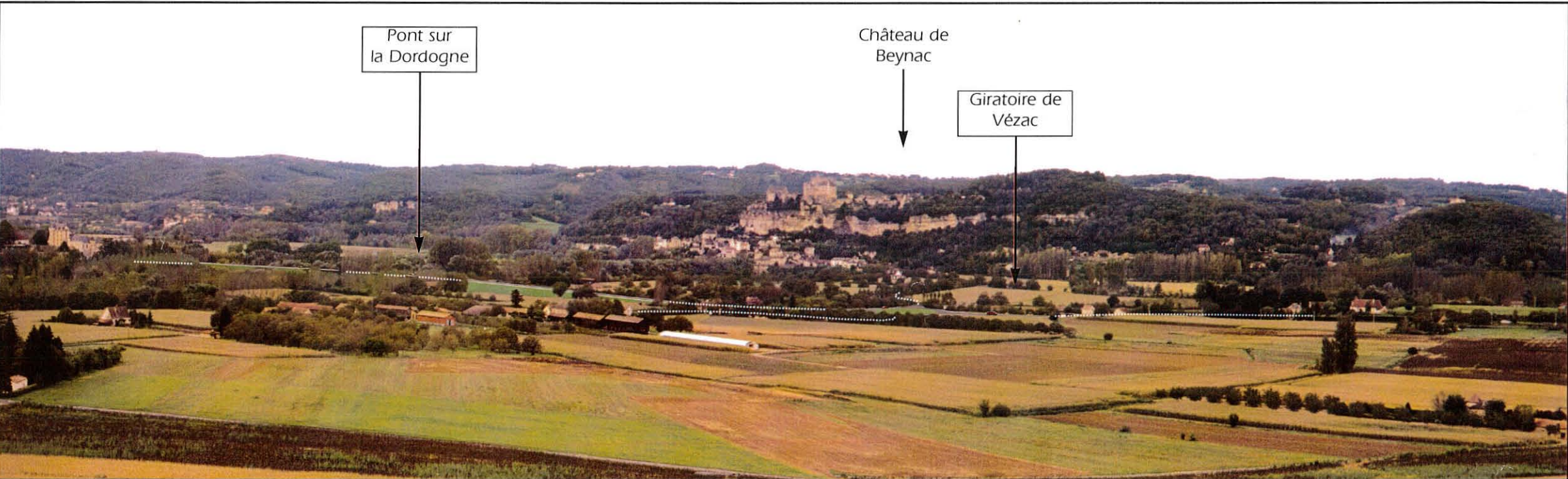


Pour la compréhension du projet, les sections masquées par la végétation sont indiquées par des pointillés blancs.

Vue actuelle



Vue après implantation du projet



Pour la compréhension du projet, les sections masquées par la végétation sont indiquées par des pointillés blancs. La perception du carrefour giratoire de Vézac et de son branchement sur axe est masquée par le bosquet de noyers.

4.4.2. Impacts paysagers des aménagements des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat

Le contexte environnant et la morphologie du site dans lequel s'inscrivent les RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat tendent à **limiter l'impact visuel**, bien que réel, des aménagements projetés sur l'infrastructure routière. La perception globale ne sera en rien modifiée par les nouveaux éléments au sein d'un environnement déjà fortement modelé par l'action humaine.

L'impact paysager peut être qualifié de négligeable et aura sûrement pour effet d'améliorer surtout les conditions de lisibilité de l'infrastructure et des carrefours pour les usagers.

Rappelons que le projet ne comprend que des aménagements sur place de la voie et respecte la morphologie actuelle de la bande d'étude.

4.5. Impacts sur le patrimoine

4.5.1. Impacts de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat

Dans le domaine de l'archéologie, ils sont potentiellement assez peu élevés.

Toutefois la Direction Régionale des Affaires Cultures (services des Antiquités Historiques et Préhistoriques) soulignent **la grande sensibilité de l'ensemble du secteur** où les découvertes fortuites sont nombreuses.

Rappelons en particulier l'existence présumée de nécropoles mérovingiennes à Castelnaud la Chapelle signalées au XIX^{ème} siècle, mais non localisées.

Par conséquent, des mesures préventives s'imposent, afin de limiter les inconvénients inhérents à une découverte fortuite au cours des travaux.

En ce qui concerne le patrimoine architectural faisant l'objet d'une protection, rappelons que la voie future entre Saint Vincent de Cosse et Vézac coupe le périmètre de protection de d'un seul monument inscrit : le château de Fayrac, sur la commune de Castelnaud la Chapelle. Son extrémité Est borde le périmètre de protection de l'église de Vézac⁴, monument inscrit.

Pour ce qui est des **ZPPAUP**, le tracé s'inscrit presque exclusivement dans des **zones ZP3**, correspondant à des espaces naturels non boisés au sein desquels est « exclue la constitution de tout bloc forestier (y compris les peupleraies) en particulier le long de la Dordogne et dans les parkings. Seules les rives de la rivière peuvent être accompagnées de plantations linéaires en alignement. »⁵

Par contre, « il convient de planter dans cette zone des arbres fruitiers de basse tige exclusivement : noyer, pommier, prunier, ... et d'encourager les alignements le long des voies. »

4.5.2. Impacts de l'aménagement des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat

Comme la voie nouvelle, les RD 49 et RD 57 traversent un secteur très sensible sur le plan archéologique, avec en particulier la présence d'un site archéologique préhistorique en bordure Est de la RD 57 au lieu-dit « le Brugal » sur Vézac.

Bien que ce site ne soit pas touché par les travaux d'aménagement de la RD 57, circonscrits à la voie elle-même, des risques inédits risquent d'être mis à jour et perturbés lors des travaux. Comme dans la première partie du projet, là encore des mesures préventives seront nécessaires.

Concernant le patrimoine architectural, la RD 57 traverse d'ores et déjà les périmètres de protection de deux Monuments historiques inscrit (Eglise de Vézac et Manoir de la Boétie sur Sarlat) et ceux de deux Monuments Historiques classés (Grotte du Roc sur Vézac et Dolmen de Peyrelevade sur Vitrac).

De ce fait l'ensemble des aménagements routiers projetés entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat sont soumis à l'avis de Monsieur l'Architecte des Bâtiments de France.

4.6. Impacts sur l'activité agricole

Ne seront considérés dans ce qui suit uniquement les impacts de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac. En effet, on peut considérer les impacts des aménagements sur place des RD 49 et RD 57 comme négligeables.

Compte tenu de la valeur du terroir traversé et de la très bonne qualité agronomique des sols, la consommation d'espace liée à la réalisation de la déviation est une perte sèche pour l'agriculture locale. **Au total, on peut évaluer la perte de surface agricole utilisée à 5,3 ha.**

D'autre part, en raison de l'importance prise par l'irrigation dans la qualité et les rendements des productions agricoles, **la coupure sur 600 m de la centralisation d'alimentation principale du réseau d'irrigation de Vézac est un préjudice important.**

Plus précisément, on relève par commune, les impacts suivants :

* **Sur la commune de Saint Vincent de Cosse**, si une seule propriété agricole est touchée (propriété DELMOND Jean) elle n'en subit pas moins **une importante perte de S.A.U., de l'ordre de 8 000 m²** entre la RD 703 et la Dordogne, inhérente au passage de la voie nouvelle et une perte de 2 000 m² en bordure Sud de la RD 703 actuelle, inhérente à l'aménagement du carrefour du « Tiradou ».

D'autre part, il s'en suit une nouvelle **fragmentation des parcelles agricoles** dont l'impact sur les techniques de culture devrait se traduire par un renchérissement relatif de l'exploitation. Ainsi, l'exploitation sera divisée en deux parties d'environ 5 ha chacune, par la voie nouvelle. Un délaissé d'environ 1 200 m² sera également formé entre le nouveau carrefour du Tiradou et la voie communale n°201 existante. Ce délaissé, devenu inexploitable, pourra être utilisé par le Maître d'Ouvrage pour des aménagements paysagers.

On notera cependant que **l'effet de coupure sera très largement minimisé** grâce à une bonne desserte maintenue depuis la RD 703.

* **Sur la commune de Castelnaud la Chapelle**, l'impact le plus important concernera **la noyeraie de la métairie de Fayrac**. Celle-ci, en pleine phase de production, se verra amputée par le passage de la voie de 200 pieds environs, ce qui correspond **à un manque à gagner annuel de l'ordre de 6 à 7 t de production.**

L'impact prend ici deux aspects : la **consommation de S.A.U.**, d'une part, elle concerne essentiellement une parcelle de noyers au niveau du futur carrefour avec la RD 53; la **coupure d'exploitation**, d'autre part. On notera aussi la destruction d'un bâtiment agricole (séchoir à tabac en bois), qui pourra cependant être facilement reconstruit plus loin.

L'exploitation ROUZIER Corinne subira également un impact notable, avec la consommation de près de 1 ha de sa superficie en herbe, réservée à un centre équestre, du fait du passage de la déviation et du rétablissement de la RD 53 parallèle. Cependant, cette consommation sera localisée sur les marges de l'exploitation et ne provoquera donc pas d'effet de coupure.

⁴ Notons que si, comme la montre l'étude paysagère la covisibilité entre la voie et le château est très forte, il n'en va pas de même pour l'église qui est isolée visuellement de la voie future.

⁵ Règles particulières au secteur ZP3 ; articles 3.C.1. et 3.C.2.

* **Sur la commune de Vézac**, le passage de la voie aura un effet minime sur les exploitations du secteur. En effet, la voie nouvelle, et en particulier sa rampe d'accès au pont sur la Dordogne, longera au plus près la voie SNCF existante et ne consommera qu'une bande en limite de l'exploitation de Monsieur DELFIT Jean.

L'impact le plus notable sur l'activité agricole se fera sentir par le passage des voies de raccordement de la déviation à la RD 49 d'une part et à la RD 703 d'autre part.

Seule une exploitation, en fermage par Monsieur PELISSIER Gilbert, se verra en grande partie aliénée (près de 50% de sa superficie) et des délaissés formés, en raison de l'implantation du carrefour-giratoire et des voies de raccordement au milieu de son exploitation.

Deux autres exploitations seront touchées, mais de façon plus faible, car amputées sur leurs marges, à savoir :

- l'exploitation MAZERE Robert, pour laquelle l'amputation faible (500 m²) sera localisée en deux points, mais en bordure de parcelle, ne générant de ce fait aucun effet de coupure.
- l'exploitation DELFIT Jean, qui sera de nouveau touchée, mais également sur une faible superficie (4 200 m²) et en bordure d'exploitation.

4.7. Impacts sur les activités touristiques

Soulignons en tout premier lieu que les activités touristiques proches de la voie nouvelle bénéficieront de l'effet de vitrine procuré par la nouvelle infrastructure, ainsi que d'une amélioration de leur accessibilité depuis Sarlat autant que depuis Bergerac.

On peut néanmoins distinguer ici les directs et indirects du projet.

4.7.1. Les effets directs

Les effets directs de la voie nouvelle sur les activités touristiques riveraines sont les suivants :

* Sur Castelnaud la Chapelle, au lieu-dit "La Treille", la ferme équestre de Madame ROUZIER Corinne, à laquelle est associé un camping à la ferme proposant 8 emplacements, se trouvera en façade de la nouvelle voie et de la RD 53 rétablie, et bénéficiera donc de cet avantage.

Par contre, les nouveaux aménagements impliqueront la consommation d'une partie (environ 6 000 m²) du terrain destiné au travail des chevaux, situé en bordure de l'actuelle RD 53.

* Sur Vézac, le camping à la ferme du "Pont de fayrac", déjà implanté au pied du pont SNCF, connaîtra la proximité supplémentaire du talus de la voie nouvelle et des piles du futur ouvrage d'art sur la Dordogne. Les impacts s'exprimeront en termes de covisibilité rapprochée et de nuisances sonores s'ajoutant à celles procurées par la voie ferrée. Cependant, l'effet de vitrine sera optimisé par le passage de la voie en bordure de cette activité.

La base de canoë-kayaks et la plage, aménagées aux pieds du pont SNCF existant, lieu-dit "Les Magnanas", seront consommées en grande partie par les talus et les piles du nouveau pont. Un nouvel emplacement pourra éventuellement être aménagé, en accord avec la municipalité de Vézac.

Rajoutons que certains itinéraires de randonnées et de promenade pédestres et/ou cyclistes, proposés sur Castelnaud la Chapelle et sur Vézac, seront traversés par la voie nouvelle et pourront donc faire l'objet de nouveaux balisages ponctuellement, en particulier au pied du château de Fayrac (entre la voie ferrée et la voie communale n°2).

4.7.2. Les effets indirects

Les principaux effets indirects de l'aménagement de la liaison Saint Vincent de Cosse - Sarlat s'exprimeront par une accessibilité améliorée vers les sites et monuments historiques proches, et en particulier les châteaux surplombant la vallée de la Dordogne, à savoir : Castelnaud, les Milandes, Beynac, ainsi que vers la ville de Sarlat et le Sarladais.

En effet, rappelons que ces sites et châteaux comptent parmi les plus visités du secteur, avec une augmentation permanente de leur taux de fréquentation, surtout en période estivale.

En supprimant le trafic de transit au niveau de la traversée de Beynac, la voie nouvelle contribuera à privilégier l'attractivité patrimoniale et touristique du site de Beynac.

Rajoutons que l'accès au Château des Milandes, sur la commune de Castelnaud la Chapelle, sera également amélioré, en particulier pour les nombreux autocars le desservant, puisque la RD 53 sera rétablie, redimensionnée, et directement raccordée à la voie nouvelle au niveau de "La Barrière", en contrebas du hameau de "La Treille".

4.8. Impacts sur les autres activités économiques

En règle générale, l'amélioration des conditions de circulation sur un itinéraire aussi emprunté, surtout en période estivale, contribuera à favoriser le développement économique des secteurs desservis.

Toutefois, il convient de rester modeste, car il est délicat de cerner l'impact socio-économique d'un tel aménagement. En effet, l'impact reste souvent diffus et relativement long à se mettre en place. De plus, il reste marginal face aux tendances lourdes d'évolution de la région, ce qui ne signifie pas pour autant qu'il doit être considéré comme négligeable.

En ce qui concerne les incidences de la voie nouvelle, elles concerneront essentiellement les activités liées au tourisme, présentées ci-avant.

Les autres activités implantées de part et d'autre des RD 49 et RD 57 réaménagées, bénéficiant déjà d'un **effet de vitrine, verront cet effet accentué tout en ayant leur accessibilité et leur desserte nettement améliorées**. Le gain de temps ne sera donc pas négligeable pour les activités, principalement commerciales et artisanales, implantées dans le secteur.

4.9. Impacts sur le foncier

Seuls sont considérés ici les impacts sur le foncier de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac. L'aménagement des RD 49 et RD 57 ne concerne en effet que l'emprise existante des voies, avec une consommation de foncier se limitant aux limites de certaines parcelles longeant la route.

Au total, **20 propriétaires de parcelles ou unités foncières bâties ou non** seront concernés par la création de la voie nouvelle et de ses aménagements annexes.

Compte tenu de la configuration de la voie, il convient de distinguer **trois cas de figure** :

- **la disparition de totalité de la parcelle ou de l'unité foncière** : l'impact est maximum car il se traduit par une complète aliénation de la propriété;
- **le fractionnement des parcelles** (ou unités foncières) par le passage du projet : l'impact est alors important car il peut diminuer de façon considérable la valeur de la propriété;
- **le prélèvement de surface en bordure de parcelle** : l'impact est fonction de la surface consommée, notamment au regard de la surface totale de la propriété. Généralement, le préjudice s'avère relativement faible, surtout s'il s'agit d'une parcelle non bâtie.

CONSOMMATION DES PROPRIÉTÉS FONCIÈRES PAR LA VOIE NOUVELLE

Propriété	Localisation		Nature des parcelles	Surface consommée	Nature des impacts
	Commune	Lieu-dit			
LEGRIS et Indivisaires	St Vincent de Cosse	Tiradou	Non bâtie	1 500 m ²	2
		Monrecours	Non bâtie	1 000 m ²	3
GFA Vézac	St Vincent de Cosse	Monrecours	Non bâtie	2 000 m ²	3
		Monrecours	Non bâtie	8 500 m ²	2
SNCF	Castelnaud la Chapelle	Pont du Pech	Non bâtie	5 500 m ²	2
		Fayrac	Non bâtie	3 750 m ²	3
Mr et Mme BESSE (usu) BESSE Colette (nuprop)	Castelnaud la Chapelle	La Gare	Non bâtie	4 300 m ²	2
Mlle SKRYPESAK Hélène	Castelnaud la Chapelle	Pont du Pech	Bâtie	2 750 m ²	1
Mlle ROUZIER Corinne	Castelnaud la Chapelle	Les Champs	Non bâtie	10 000 m ²	3
TREFEIL Gilbert	Castelnaud la Chapelle	Les Champs	Non bâtie	6 700 m ²	3
SIGNAT Fernande (usu) MONDY FRANCES R (nuprop)	Castelnaud la Chapelle	Les Champs	Non bâtie	7 500 m ²	3
Département de la Dordogne	Castelnaud la Chapelle Vézac	La Gare	Bâtie	700 m ²	3
		Les Sables	Bâtie	1 000 m ²	3
GRAND Alain	Castelnaud la Chapelle	Les Champs	Non bâtie	1 000 m ²	2
		La Treille Basse	Non bâtie	7 700 m ²	3
		La Barrière	Non bâtie	1 500 m ²	3
WERNER Jacques	Castelnaud la Chapelle	La Métairie de Fayrac	Non bâtie	7 500 m ²	3
MONTESTIER Pierre	Vézac	Les Maqnanas	Non bâtie	600 m ²	3
Mr et Mme DELPIT JC	Vézac	Les Maqnanas	Bâtie	5 500 m ²	2
BONNET Renée	Vézac	Les Maqnanas	Non bâtie	1 250 m ²	2
Mr et Mme DELHOUME R	Vézac	Les Maqnanas	Bâtie	200 m ²	3
Mlle ALPOSPEYRE Evelyne	Vézac	Les Sables	Non bâtie	6 000 m ²	2
MERCIER Joseph	Vézac	Les Sables	Non bâtie	500 m ²	3
ROQUE Elié	Vézac	Les Sables	Non bâtie	1 500 m ²	2
MARTEGOUTE ROUGIER L (usu) MARTEGOUTE ROUGIER D (nuprop)	Vézac	Les Sables	Bâtie	1 000 m ²	3

1 : Aliénation totale 2 : Fractionnement en sous-unités 3 : Consommation sur les marges

Le tableau ci-contre⁶ reprend chacune des propriétés touchées par le projet, en estimant la consommation et en classant la nature des impacts selon les trois cas décrit ci-dessus.

Cependant, quelle que soit la nature du prélèvement, les impacts seront très différents selon que l'on considère le foncier bâti ou non bâti.

Il est important de souligner que ces surface ne se veulent qu'indicatives et qu'une enquête parcellaire exhaustive sera engagée ultérieurement afin de vérifier et préciser les consommations de surfaces foncières générées par le présent projet.

4.9.1. Les impacts sur le foncier bâti

La nature des impacts rejoint celle du paragraphe suivant consacré au bâti, quant à la consommation des espaces privatifs.

Comme il a été précisé, le foncier bâti correspond aux parcelles ou unités foncières destinées essentiellement à accueillir des habitations ou des locaux commerciaux. Cependant, ont également été prises en compte les parties attenantes des constructions habitées et liées à l'activité agricoles (corps de ferme).

Au total, **6 propriétés bâties sont touchées.**

Signalons que la consommation des unités foncières concernées n'atteint pas l'hectare. Les propriétaires sont les suivants, d'Ouest en Est :

* Sur Castelnaud la Chapelle :

- au lieu-dit « pont du Pech », l'unité foncière de Mademoiselle SKRIPESAK sera totalement consommée sur 2 750 m², avec la destruction de l'habitation, se traduisant par une aliénation totale de la propriété;

- au lieu-dit « La Barrière », environ 700 m² ainsi que deux petits délaissés, qui pourront être réservés aux aménagements paysagers d'accompagnement, de la propriété du Département de la Dordogne, sur laquelle est implantée l'ancienne gare de Castelnaud, seront consommés sur les marges de l'unité foncière

* Sur Vézac :

- au lieu-dit « Les Magnanas », la propriété de Mr et Mme DELPIT JC sera consommée sur 5 500 m² et divisée en deux nouvelles parcelles de 1 000 m² et 2 ha;

- au lieu-dit « Les Magnanas », l'unité foncière de Mr et Mme DELHOUME, sur laquelle est implantée une habitation, sera consommée sur 200 m² en marge de la propriété, ne causant qu'un infime préjudice;

- au lieu-dit « Les sables », en bordure Est de la RD 703 actuelle, seront consommés 1 000 m² de la propriété du Département de la Dordogne, accueillant une ancienne poterie artisanale, vouée à la destruction;

⁶ La construction du tableau nécessite quelques précisions :

- les propriétaires ont été recensés d'après les renseignements du Cadastre de Sarlat;
- la localisation des parcelles est celle des principaux fragments consommés par le projet;
- la nature des parcelles tient compte de la fonction principale qui leur est assignée;
- la superficie consommée n'est qu'indicative et, par conséquent, elle ne saurait être considérée comme précise.

Elle prend en compte la totalité de l'emprise du projet et additionne les consommations des différentes parcelles concernées pour un même propriétaire;

- la nature des impacts reprend les grandes lignes du texte ci-dessus :

- 1- Aliénation totale de la parcelle,
- 2- Fractionnement en sous-unités,
- 3- Consommation sur les marges.

- au lieu-dit « Les sables », en bordure Est de la RD 703 actuelle, seront consommés 1 000 m² en marge de la propriété de Messieurs MARTEGOUTE ROUGIER L. et D.

4.9.2. Les impacts sur le foncier non bâti

Parmi les propriétés non bâties du secteur, entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, **14 seront concernées par le passage de la voie nouvelle.**

Aucune parcelle ne sera aliénée. Ainsi, pour ces propriétés, deux cas de figure se présentent :

- si la propriété est modeste ou moyenne, la coupure ou la consommation de ses marges, importante par rapport à la taille initiale, occasionne un préjudice conséquent pour l'activité agricole future, et réduit fortement la valeur vénale des terrains;
- si la propriété foncière est importante, sa coupure la rend moins sensible au regard de l'agriculture, mais la valeur vénale de la propriété n'en diminue pas moins sensiblement. Cependant, les terrains disponibles seront plus facilement vendables du fait de leur taille.

Dans le tableau ci-contre, **6 unités foncières seront touchées par un prélèvement de plus d'un hectare** par le projet.

Ainsi, l'importante propriété du **Groupement Foncier Agricole de Vézac**, sur Saint Vincent de Cosse, déjà scindée en deux par la voie SNCF, se verra coupée par la voie nouvelle et amputée sur ses marges par le réaménagement du carrefour du « Tiradou ». Le préjudice sera donc important, avec une consommation globale de plus de 1 ha et la division de l'unité foncière située entre la RD 703 actuelle et la voie ferrée en trois parties : 1 200 m², 4,7 ha et 5,5 ha

Sur la commune de **Castelnaud la Chapelle**, deux propriétés subiront un prélèvement de surface important, mais inférieur à 2 ha. Il s'agit des propriétés de :

- ROUZIER Corinne, consommée par la voie nouvelle et la RD 53 rétablie en parallèle sur 1 ha;
- GRAND Alain, consommée sur une surface globale de plus d'un hectare, sur trois parcelles aux lieux-dits « les Champs », « La Treille basse » et « La Barrière », principalement sur les marges. Un seul délaissé d'environ 1 000 m² sera formé au lieu-dit « Les Champs ».

Sur Vézac, aucune propriété ne sera consommée sur plus d'un hectare. Seule la propriété de Melle ALBOSPEYRE subira un préjudice important du fait de sa division en 4 petites sous-unités, dont 3 inférieurs à 3 000 m², constituant des délaissés pouvant être utilisés pour des aménagements paysagers complémentaires.

4.10. Impacts sur l'habitat

4.10.1. Impacts durant la phase travaux

Les nuisances engendrées durant la phase travaux, bien que temporaires, seront de différentes natures, à savoir :

- **des perturbations dans le trafic**, occasionnées par les nombreux déplacements générés par les camions et engins de chantier;
- **des nuisances sonores**, engendrées par cette circulation supplémentaire de véhicules lourds accompagnée par le bruit des engins de chantier;
- **des gênes provoquées par les émissions de poussières**, essentiellement lors des opérations de terrassement.

C'est bien sûr au niveau des accès aux activités et aux habitations, implantées de part et d'autre des RD 49 et RD 57, et de chaque côté de la voie nouvelle, que l'impact de la phase travaux se fera principalement sentir.

4.10.2. Compatibilité avec les documents d'urbanisme

4.10.2.1. Concernant la voie nouvelle, de Saint Vincent de Cosse à Vézac

Concernant cette section du projet, seule la commune de Vézac est dotée d'un Plan d'Occupation des Sols.

La zone d'étude, prise en considération au titre du projet d'aménagement de l'itinéraire de la Voie de la Vallée de la Dordogne par Arrêté préfectoral du 13 Mars 1989, ne figure pas dans les documents graphiques de ce P.O.S.

Par contre, l'emplacement réservé n°3 a été ménagé au bénéfice du Département de la Dordogne, en vue de l'implantation de la déviation des RD 703 et RD 49. Toutefois, cet emplacement réservé ne correspond pas au projet retenu entre « Les Maganas » et « Grange de Vergne ». Par conséquent, le P.O.S. de Vézac devra être mis en compatibilité avec le présent projet, en fonction des éléments présentés dans le dossier de DUP, afin que les emplacements réservés correspondant y soient exactement mentionnés.

4.10.2.2. Concernant les aménagements des RD 49 et RD 57

Les Plans d'Occupation des Sols de Vézac et Sarlat prévoient une bande d'étude de part et d'autre de la RD 57, dans laquelle les aménagements projetés s'insèrent.

Néanmoins, les P.O.S. de ces deux communes devront être mis en compatibilité avec les aménagements projetés entre le bourg de Vézac et « Pré de Cordy » sur Sarlat sur les RD 49 et la RD 57, afin que les emplacements réservés correspondant y soient exactement mentionnés.

4.10.3. Impacts ponctuels sur le bâti

4.10.3.1. Impacts de la voie nouvelle sur le bâti riverain

Plusieurs nuisances sont identifiables :

- **les destructions**, lorsque les constructions se trouvent sur l'emprise même du projet;
- **les consommations d'espaces privatifs**, lorsque le projet empiète sur les jardins des habitations;
- **les nuisances visuelles**, qui entraînent une perte de tranquillité et d'intimité;
- **les nuisances sonores**. Celles-ci seront traitées dans le chapitre suivant, car elles feront appel aux prévisions de trafic et aux évaluations fournies par une méthode de modélisation spécifique.

Notons que les habitations, 60% des constructions, sont plus sensibles aux impacts générés par le projet que ne sont les bâtiments d'activités ou agricoles.

Comme pour l'état de l'urbanisation, on reprendra l'analyse des impacts secteur par secteur.

a) Sur Saint Vincent de Cosse :

NUISANCES	BÂTIMENTS CONCERNÉS	TOTAL
Nuisances visuelles fortes	N°4	1

Peu d'impacts seront générés par le projet, carrefour du « Tiradou » et voie nouvelle, sur le bâti riverain, peu important dans ce secteur.

Aucune destruction ne sera générée, mais les bâtiments du Château de Monrecours pourront subir des nuisances visuelles, bien que situés à plus de 200 m du nouveau carrefour du « Tiradou » et de l'origine de la voie nouvelle. Rajoutons qu'ils connaissent déjà de telles nuisances dues à l'actuelle RD 703.

b) Sur Castelnaud la Chapelle :

NUISANCES	BÂTIMENTS CONCERNÉS	TOTAL
Destructions	N°8, 16 (bâtiment agricole)	2
Consommations d'espaces privatifs	N°8, 10 (ancienne gare)	2
Nuisances visuelles fortes	N°11, 12, 13, 18	4

Les impacts de la voie nouvelle porteront essentiellement sur **la destruction d'une habitation (n°8)**, dans l'emprise du projet, et sur la consommation d'espaces privatifs de cette même habitation.

Les nuisances visuelles seront les plus fortes pour les habitations situées au Nord du passage à niveau, lieu-dit « La Barrière », à savoir les habitations n°11, 12 et 13, distantes respectivement de 50, 40 et 20 m du projet

L'impact visuel sera également important pour les habitations du hameau de La Treille, dominant le site du projet à 80 m au Sud de la voie nouvelle, dans un secteur jusque là préservé, à vocation agricole.

c) Sur Vézac, entre la Dordogne et Le Bourg :

NUISANCES	BÂTIMENTS CONCERNÉS	TOTAL
Destructions	N°30 (batiment artisanal)	1
Consommations d'espaces privatifs	N°26, 30, 31	2
Nuisances visuelles fortes	N°22, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 32	8

La densité de l'urbanisation étant plus importante sur cette section, il était inévitable que le passage de la voie nouvelle et de ses aménagements annexes se fasse non sans dommage.

Néanmoins, une seule **construction, n°30** anciennement à usage artisanal, propriété du Département de la Dordogne, sera détruite et ses espaces privatifs complètement aliénés.

La réalisation du projet entraînera la consommation d'espaces privatifs pour **deux habitations (n°26 et 31)**, situées de part et d'autre de l'actuelle RD 703.

D'autre part, les habitations n°22, 24, 25, 26, 27, 28, 31 et 32 auront de fortes relations de covisibilité avec le projet, bien que déjà implantées à proximité des RD 703 et RD 49 actuelles.

L'impact le plus fort se fera sentir pour les habitations n°26, 27 et 28, enclavées entre la voie ferrée, la voie nouvelle et le giratoire, et pour lesquelles se posera un problème supplémentaire d'accès.

4.10.3.2. Impacts des aménagements des RD 49 et RD 57 entre Vézac et

Sarlat

Sur cette section de l'opération, les nuisances vis à vis du bâti ont été évaluées comme faibles. En effet, **aucune destruction du bâti ne sera nécessaire.**

Le projet, consistant ici à un aménagement sur place de la voirie existante, engendrera peu d'impacts sur les riverains, qui connaissent déjà la proximité d'une route.

Sur les zones plus densément bâties, entre le bourg de Vézac et « La Fournerie », les aménagements de la voie seront réduits à un calibrage et un renforcement de la chaussée, sur une emprise totale ne

Voie de la Vallée de la Dordogne - Liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat
Déviation de la RD 703, de Beynac et Aménagement des RD 49 et RD 57.
Communes de St Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, et Sarlat la Caneda.

dépassant pas l'emprise actuelle de la plate-forme routière, afin de ne pas amputer sur les espaces privatifs riverains. De même, le réaménagement du carrefour entre les RD 49 et RD 57 se fera à l'intérieur des emprises publiques existantes.

De plus, les impacts visuels supplémentaires seront faibles, voire négligeables.

4.10.4. Nuisances dues au bruit

Les habitations riveraines des RD 49 et RD 57 se situent globalement au sein d'une zone d'ambiance sonore non modérée, liée au bruit de la circulation routière. Ainsi, indépendamment de l'augmentation annuelle du trafic routier, les aménagements prévus sur cette section de l'itinéraire ne devraient pas modifier notablement les niveaux de bruit que connaissent actuellement les riverains de ces voies.

Par conséquent, dans ce qui suit, nous nous attacherons à identifier les éventuelles gênes ou améliorations sonores générées par la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.

4.10.4.1. Rappels des données de trafic

Les données prises en compte sont celles basées sur les hypothèses de trafics pour l'année 2015, après mise en service du nouvel itinéraire, émises en accord avec le Maître d'Ouvrage. Les hypothèses sont donc les suivantes :

Tronçon	Allure	Vitesse des Véhicules légers	Vitesse des Poids lourds
Sections courantes	Fluide	90 km/h	70 km/h
Entrée giratoire	Décélééré	90 à 25 km/h	70 à 20 km/h
Sortie Giratoire	Accélééré	25 à 90 km/h	20 à 70 km/h
Giratoire	Pulsé	25 km/h	20 km/h

Le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) à l'horizon 2015 atteindra :

- 7070 véhicules/jour (2 sens de circulation confondus) sur la voie nouvelle (déviation de Beynac);
- 1 4050 véhicules/jour au niveau des giratoires;
- avec 5% de poids lourds.

4.10.4.2. Indicateurs de gêne et hypothèses de travail

Rappelons que les indicateurs de gêne due au bruit d'une infrastructure routière, pris en compte dans les textes réglementaires, sont :

- **pour la période diurne**, le niveau de pression acoustique continu équivalent, pondéré A, pendant la période de 6 heures à 22 heures, noté **LAeq (6h-22h)**, en dBA;
- **pour la période nocturne**, le niveau de pression acoustique continu équivalent, pondéré A, pendant la période de 22 heures à 6 heures, noté **LAeq (22h-6h)**, en dBA;

Afin d'évaluer les modifications de l'ambiance sonore initiale, générées par le projet, **les niveaux de bruit futurs ont été modélisés en fonction des trafics supposés en 2015.**

Les hypothèses de trafic sont les suivantes :

- 95% du trafic s'écoule entre 6h et 22h,
- 5% du trafic s'écoule entre 22h et 6h.

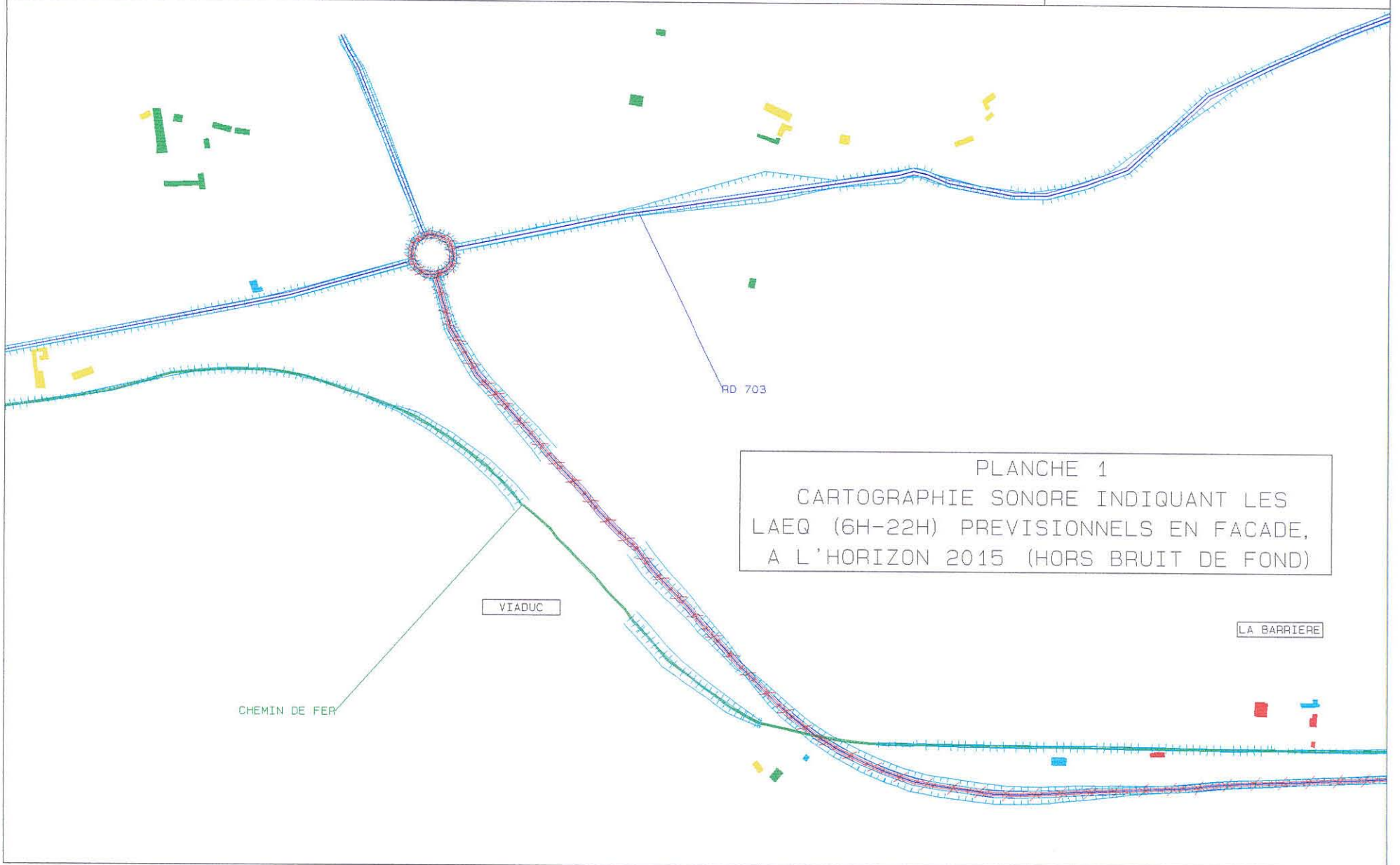
Compte tenu du rapport de trafic entre la période diurne (95%) et la période nocturne (5%), les niveaux LAeq (22h-6h) seront inférieurs aux niveaux LAeq(6h-22h) d'au moins 12 dBA. Ainsi, les éventuels dépassements par rapport aux valeurs fixées en objectifs seront nécessairement plus importants en période diurne.

MICRO-BRUIT v10.2
REPRESENTATION
EN PLAN

SITE BEYNAC VIAM ACOUSTIQUE

Ech. : 1/6000
XMin : 843 m
XMax : 2403 m
YMin : 807 m
YMax : 1787 m

[0, 40 [dB	[40, 45 [dB	[45, 50 [dB	[50, 55 [dB	[55, 60 [dB
[60, 65 [dB	[65, 70 [dB	[70, 75 [dB	[75, 80 [dB	[80, mx [dB

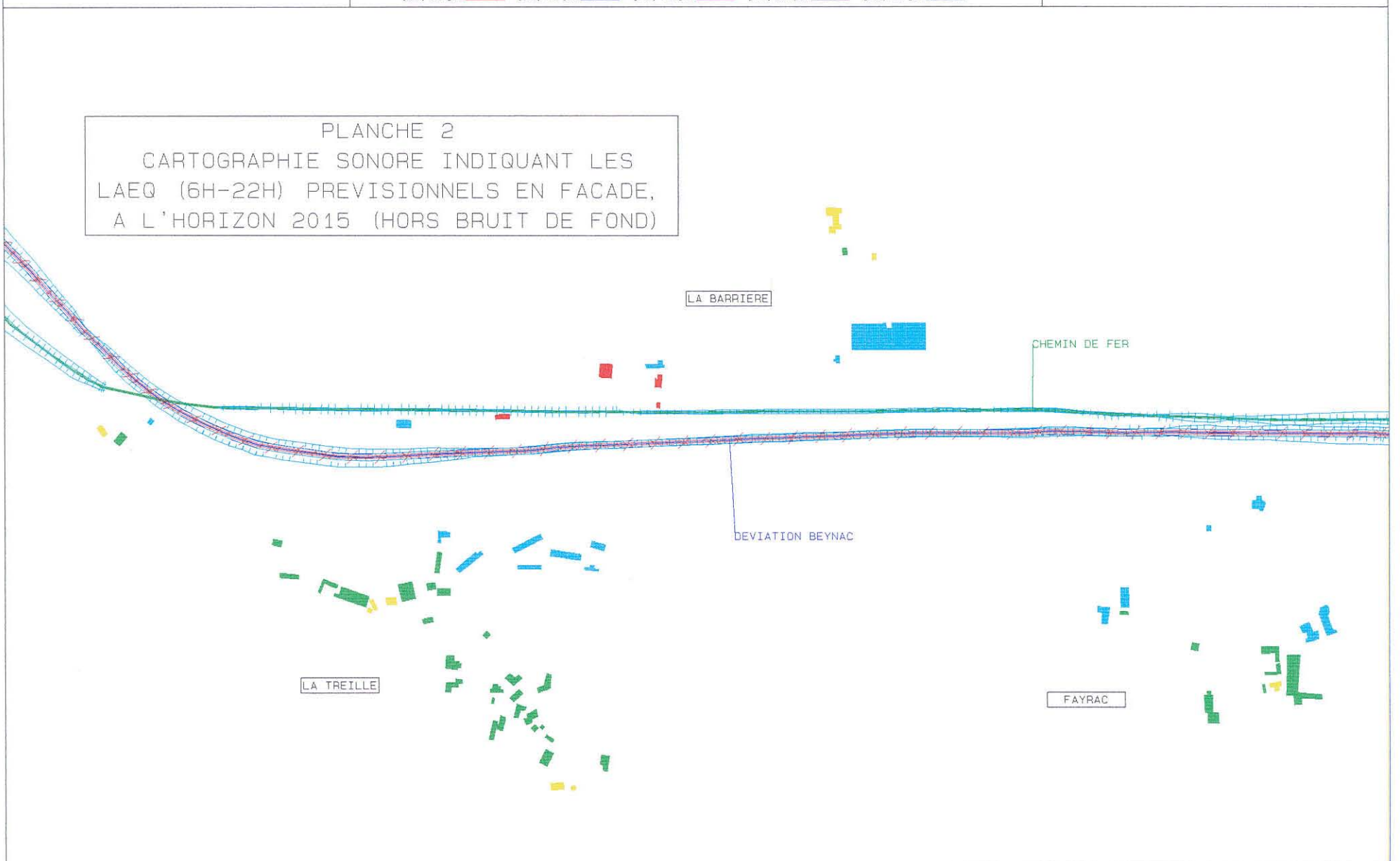


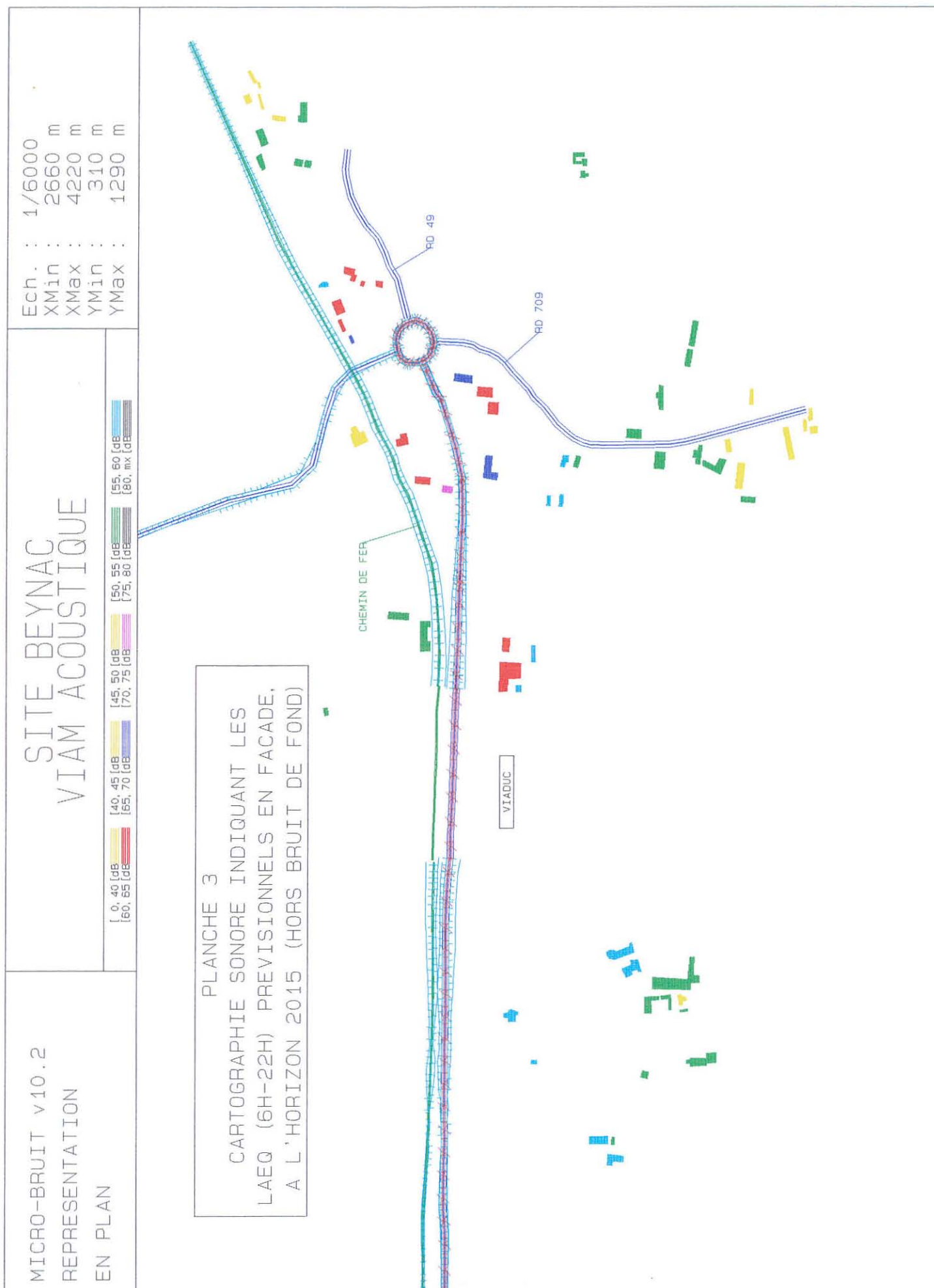
MICRO-BRUIT v10.2
REPRESENTATION
EN PLAN

SITE BEYNAC VIAM ACOUSTIQUE

Ech. : 1/6000
XMin : 1583 m
XMax : 3143 m
YMin : 422 m
YMax : 1402 m

[0, 40 [dB	[40, 45 [dB	[45, 50 [dB	[50, 55 [dB	[55, 60 [dB
[60, 65 [dB	[65, 70 [dB	[70, 75 [dB	[75, 80 [dB	[80, mx [dB





4.10.4.3. Modélisation des niveaux sonores diurnes et nocturnes

La réalisation du « point 0 acoustique » (état initial) a permis de montrer que les habitations de la zone d'étude figuraient au sein d'une **zone d'ambiance sonore préexistante modérée**, au sens de l'Arrêté du 5 Mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

a) Objectifs réglementaires :

Avec les hypothèses de site situé en zone préexistante modérée, les objectifs seront les suivants, conformément à l'Arrêté du 5 Mai 1995 :

$$\text{Laeq (6h-22h)} \leq 60 \text{ dBA et } \text{Laeq (22h-6h)} \leq 55 \text{ dBA}$$

Ces valeurs de LAeq ne concernent que la contribution seule de la déviation considérée.

Rappelons que le cas le plus défavorable concerne la période diurne (6h-22h). L'objectif de référence est donc LAeq (6h-22h) \leq 60 dBA. Ainsi, si celui-ci est atteint, l'objectif en période nocturne (22h-6h) le fera à fortiori.

b) Interprétation des résultats :

Au vu des résultats de calculs de LAeq(6h-22h), il apparaît qu'une seule habitation présente un **niveau supérieur à 70 dBA. Il s'agit de l'habitation n°26**, notée sur la carte du bâti, au lieu-dit « Les Magnanas » sur Vézac, qui subira donc une gêne sonore importante.

La majorité des habitations est exposée à des niveaux inférieurs à 60 dBA, et ne connaîtra donc pas une gêne sonore supplémentaire.

Seules **quelques habitations sont exposées à des niveaux compris entre 60 et 65 dBA**, et devront faire l'objet de mesures de protection sonores en façades, il s'agit des suivantes :

- au lieu-dit « La Barrière » sur Castelnaud la Chapelle, habitations n°12 et 13;
- entre les lieu-dit « Les Maganas » sur Vézac et le bourg de Vézac, les habitations n°22, 27, 28, 31, 32, 34, 35 et 36.

Soulignons que les habitations du hameau de « La Treille », sur Castelnaud la Chapelle ne connaîtront pas de grand changement par rapport à la situation actuelle, et seront soumis à des niveaux de bruit inférieurs à 60 dBA, voire même inférieurs à 55 dBA.

4.11. Impacts sur la voirie locale et le trafic

Les aménagements de la liaison entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat, en contournant par le Sud le bourg de Beynac, ont été conçus dans le but d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité des véhicules empruntant cet itinéraire.

On peut néanmoins évaluer les incidences prévisibles du projet sur les conditions de circulation et sur la desserte des riverains.

4.11.1. Incidences sur le réseau viaire et les accès riverains

4.11.1.1. Impacts de la voie nouvelle sur le réseau viaire

* **L'aménagement du carrefour du « Tiradou »** aura pour effet d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic sur la RD 703 avant d'arriver sur Beynac et sur la voie nouvelle, au droit du carrefour entre la RD 703 et la voie communale n°201, qui sera maintenue de part et d'autre de la RD 703.

L'aménagement de la voie nouvelle aura assez peu de répercussions sur l'organisation des routes et des chemins dans le secteur d'étude.

LES MODIFICATIONS DU RÉSEAU VIAIRE PAR LE PASSAGE DE LA VOIE NOUVELLE

Routes franchies par la déviation	Localisation du franchissement	Coupure ou échanges envisagés par le projet	Impacts de la déviation sur les accès riverains
RD 703	Monrecours (Saint Vincent de Cosse)	coupure et rétablissement par carrefour-plan avec déviation et voie de raccordement	accès au bourg de Beynac en voie secondaire et itinéraire préférentiel vers Sarlat par la voie nouvelle.
Voie communale n°2	Monrecours (Saint Vincent de Cosse)	coupure et rétablissement par carrefour-plan avec voie de raccordement de 100 m	Amélioration de la sécurité par suppression d'un débouché direct de la vc n°2 sur la RD 703.
RD 53	Pont du Pech (Castelnaud la Chapelle)	coupure, suppression d'un tronçon et rétablissement par carrefour-plan avec déviation et rétablissement de la voie en parallèle à la voie nouvelle sur 500 m	Les échanges entre la déviation et la RD 53 se feront par l'intermédiaire d'un carrefour plan avec tourne-à-gauche au droit de "La Treille". Les habitants des "Milandes", du "Pont du Pech" et de "La Treille" utiliseront la RD 53 et la voie nouvelle pour rejoindre Sarlat ou Bergerac plus directement.
Chemin rural	La Treille (Castelnaud la Chapelle)	coupure et rétablissement par carrefour-plan avec déviation	Les habitants de "La Barrière" et de "La Plaine de Fayrac" auront un accès direct à la voie nouvelle et pourront rejoindre plus directement Sarlat ou Bergerac.
Voie communale n°2	La Métairie de Fayrac (Castelnaud la Chapelle)	coupure, suppression d'un tronçon et rétablissement par carrefour-plan avec la déviation et rétablissement de la voie en parallèle sur 300 m	Rétablissement de la liaison entre la RD 53 et le bourg de Castelnaud, et accès facilité à la voie nouvelle depuis la "Métairie de Fayrac" pour regagner plus directement Sarlat ou Bergerac.
RD 703	Les Magnanas (Vézac)	coupure et rétablissement par carrefour-giratoire avec déviation et voie de raccordement	Carrefour sécurisé, et meilleure visibilité en direction de Beynac et de Castelnaud.
RD 49/RD 703	Les Sables (Vézac)	coupure et rétablissement par carrefour-giratoire avec déviation et voie de raccordement	Carrefour sécurisé, et meilleure visibilité en direction de Beynac et de Castelnaud.

* **Sur Saint Vincent de Cosse, une seconde voie sera concernée.** Il s'agit de la voie communale n°2, qui verra son raccordement à la RD 703 modifié, par la création d'un nouveau carrefour-plan et d'une voie de raccordement à la déviation, d'environ 100 m de long. Elle ne bénéficiera donc pas d'un débouché direct sur la voie nouvelle, améliorant de ce fait les conditions de sécurité.

* **C'est sur la commune de Castelnaud la Chapelle que les répercussions seront les plus importantes.** Elles concernent d'une part la RD 53 et l'organisation des échanges avec la voie nouvelle, et d'autre part la desserte de la plaine de Fayrac et du hameau de La Treille :

- la RD 53 et la VC n° 2 verront leur **tracé redessiné sur respectivement 500 m et 300 m**, pour être établies parallèlement à la voie nouvelle. Elles seront raccordées entre elles et avec le chemin rural conduisant à « La Treille » par un carrefour-plan simple, puis à la voie nouvelle par un carrefour-plan avec tourne à gauche. L'accès aux habitations du « Pont du Pech » sera rétabli par l'intermédiaire d'un carrefour-plan avec la nouvelle section de RD 53;

- l'accès à la plaine vers « La Barrière » sera rétabli par l'intermédiaire du chemin rural et du passage à niveau existants, débouchant sur une voie de raccordement parallèle à la déviation sur environ 100 m et raccordée à celle-ci par un carrefour-plan.

- la suppression du PN 343 bis nécessite le calibrage du chemin au Nord de la voie SNCF reliant les PN 342 bis et le PN 343 bis supprimé.

* **Sur Vézac, les intersections avec les RD 703 et RD 49** existantes seront réalisées par l'intermédiaire d'un **carrefour-giratoire et des voies de raccordement**, à savoir :

- une voie de raccordement, longue de 40 m, entre la déviation et la RD 703 au droit du passage inférieur à la voie ferrée, afin de rejoindre le bourg de Beynac;

- une voie de raccordement, longue d'environ 200 m, entre la déviation et la RD 49 au droit de « Grange de vergne » en direction de Sarlat;

- une voie de 260 m de long reliant la déviation, par le carrefour-giratoire, et l'actuelle RD 703 au droit des « Magnanas » en direction de « La Roque-Gageac ».

Il convient de souligner l'importance de cette intersection pour les flux touristiques en provenance de Bergerac, car elle offre une alternative forte : l'itinéraire vers Sarlat ou la poursuite de la voie de la vallée. Le plus lisible sera incontestablement celui de Sarlat qui se situe dans la continuité. Il conviendra donc de ne pas créer de déséquilibre au détriment du second itinéraire moins bien perçu.

L'accès au camping sera maintenu, le chemin passant en pied de culée sous la dernière arche.

4.1.1.2. Impacts des aménagements des RD 49 et RD 57 sur le réseau viaire

Tous les accès riverains existant de part et d'autre de la RD 49 au niveau du bourg de Vézac seront maintenus, ne modifiant pas les systèmes de desserte aux habitations et aux activités riveraines. Seul le carrefour entre la RD 49 et la RD 57 sera réaménagement, avec tourne-à-gauche, afin d'être plus sécuritaire.

Tous les accès riverains existant de part et d'autre de la RD 57 seront maintenus, ne modifiant pas les systèmes de desserte aux habitations et aux activités riveraines.

L'accessibilité aux activités en bordure de la RD 57 au lieu-dit « Peyrelevade » sera améliorée avec le réaménagement d'un accès spécifique par l'intermédiaire d'un carrefour-plan avec tourne-à-gauche.

L'intersection actuelle entre la RD 57, la VC n°9, la VC n°377 et le chemin rural rejoignant la RD 46 sur Sarlat sera réaménagée par l'intermédiaire d'un carrefour-plan avec tournes-à-gauche et îlot central en dût, afin d'améliorer les conditions d'accès et de sécurité.

L'accès aux activités implantées en bordure Ouest de la RD 57, face au Lycée à l'entrée de Sarlat, sera réaménagement par la création d'un carrefour-plan avec tournes-à-gauche.

L'intersection entre la RD 57 et la RD 46 et le chemin rural reliant les deux routes départementales, à l'entrée Sud de Sarlat, sera réaménagée avec la création d'un giratoire, améliorant ainsi les conditions de circulation, de visibilité et de sécurité des usagers.

4.11.2. Incidences sur le réseau ferroviaire

Rappelons que le franchissement de la voie ferrée, ligne Bordeaux - Sarlat, par la voie nouvelle sera assuré par l'intermédiaire d'un passage inférieur ou "pont-rail", au niveau du lieu-dit « Pont du Pech » sur la commune de Castelnaud la Chapelle.

S'agissant d'un ouvrage neuf, il répondra bien sur à toutes les conditions de sécurité préconisées pour un tel aménagement, en ce qui concerne en particulier la signalisation vis à vis des usagers de la voie nouvelle.

On rappellera également les indications de la Direction Régionale de la SNCF :

« Les études de profils en long routiers devront tenir compte du fait qu'il est très difficile de modifier le profil en long des voies ferrées, compte tenu des différentes contraintes inhérentes à l'exploitation ferroviaire. Les futurs ouvrages de franchissement du chemin de fer devront être prévus sans modification du profil en long ferroviaire dans toute la mesure du possible. »

Seul le passage inférieur, et uniquement dans sa phase réalisation sera une gêne pour le trafic SNCF.

Reste toutefois le risque -certes minime- d'un accident sur la déviation dans sa section parallèle à la voie ferrée entraînant **la pénétration accidentelle d'un véhicule routier** sur cette dernière.

4.11.3. Incidences sur les déplacements et la sécurité

4.11.3.1. Incidences de la voie nouvelle

La réalisation de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac aura bien entendu un impact positif très élevé sur les conditions de circulation et de sécurité.

En effet, comme l'ont montré l'étude des caractéristiques de la voie actuelle et l'analyse du trafic, le niveau atteint par le trafic et son évolution prévisible à court terme s'accommodent de plus en plus difficilement (surtout en période estivale) de la configuration de la RD 703 dans la traversée de Beynac.

D'autre part, comme l'a indiqué l'analyse de la sécurité routière, les caractéristiques actuelles de la voie, sans être réellement accidentogènes, n'en sont pas moins peu satisfaisantes.

Ainsi, les avantages procurés doivent être considérés à la fois pour l'utilisateur de la route et les habitants ou visiteurs de Beynac :

* Pour l'utilisateur de la route :

- une sécurité accrue, grâce à la suppression de la quasi totalité des accès directs à la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, et des mouvements traversant et grâce à des caractéristiques techniques optimales de la voie ainsi que des conditions de visibilité satisfaisantes;
- une conduite moins fatigante pour l'automobiliste et le chauffeur routier;
- des conditions de transports plus fluides;
- des temps de parcours plus brefs et soumis à moins d'aléas;
- éventuellement, pour le poids lourds avant tout, une réduction de la consommation de carburant.

* Pour les habitants et les visiteurs de Beynac :

- une sécurité accrue, grâce à la suppression du trafic de transit,
- une diminution sensible des nuisances tout particulièrement phoniques,
- la diminution du trafic sera d'autre part propice au tourisme qui y trouvera de meilleures conditions d'accueils et un cadre de vie amélioré⁷

Rappelons enfin que les objectifs d'aménagement de la "voie de la vallée de la Dordogne" reposent largement sur des impératifs d'économie touristique visant à conforter la région privilégiée que constitue en ce domaine le Périgord Noir. En effet, la notoriété de Beynac est largement suffisante pour que la déviation n'entraîne pas une baisse de la fréquentation touristique. On peut même considérer que ces nouvelles conditions d'accueil (éventuellement confortées par des aménagements d'espaces publics et de stationnement) peuvent entraîner un afflux nouveau.

4.11.3.2. Incidences des aménagements des RD 49 et RD 57

Les aménagements projetés sur les RD 49 et RD 57, entre Vézac et Sarlat, auront un impact positif très élevé sur les conditions de circulation et de sécurité pour les usagers de la voie et ses riverains, alors qu'elles sont peu satisfaisantes aujourd'hui.

Une meilleure gestion des accès riverains, par la création de deux carrefours avec tournes-gauche et d'un carrefour-giratoire, et l'aménagement d'une troisième voie montante pour véhicules lents sur plusieurs tronçons de la voie contribueront à fluidifier la circulation et à améliorer les conditions de sécurité.

Plus globalement, les avantages procurés aux usagers de la RD 57 seront les suivants :

- **une sécurité accrue**, grâce notamment au recalibrage et au renforcement de la chaussée, dans la partie Sud-ouest de l'itinéraire, puis une rectification de plusieurs virages permettant un croisement plus aisé des deux flux de circulation et une meilleure visibilité, ainsi que par l'aménagement de deux carrefours-plans avec tournes-à-gauche et d'un giratoire;
- **une conduite moins fatigante** pour les automobilistes et les chauffeurs routiers;
- **des conditions de circulation et de transports plus fluides**, avec un écoulement du trafic plus facile sur la RD 57, en particulier par l'aménagement de tronçons à trois voies de circulation, dont une voie montante pour véhicules lents.

4.12. Impacts sur les réseaux divers

Les incidences des aménagements routiers de l'itinéraire Saint Vincent de Cosse / Sarlat seront très différentes selon qu'il s'agisse de la création de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac ou des aménagements des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat.

4.12.1. Impacts de la voie nouvelle

Sur cette partie du projet global, les incidences sont beaucoup plus fortes lorsque l'élément du réseau se trouve dans l'axe de la voie, comme la ligne moyenne tension d'EDF sur Castelnaud la Chapelle et Vézac et la canalisation d'adduction d'eau potable sur Castelnaud la Chapelle.

4.12.1.1. Sur Saint Vincent de Cosse

Plusieurs réseaux souterrains (câble du réseau téléphonique local, ligne EDF moyenne tension), longeant l'actuelle RD 703 côté Sud, seront traversés par l'extrémité Ouest de la déviation au niveau de « Monrecours ». La ligne électrique aérienne basse tension franchira également la voie nouvelle, ce qui pourrait entraîner le déplacement de certains poteaux.

4.12.1.2. Sur Castelnaud la Chapelle

* **Le câble régional France Télécom** longeant la voie ferrée sera concerné par le franchissement sous la voie ferrée au niveau du « Pont du Pech » et devra faire l'objet de précautions lors des travaux. Il risque également d'être touché sur environ 200 m à la hauteur du talus du pont de Beynac. Son déplacement sera à envisager en fonction des aménagements de la rampe de la déviation.

* **La canalisation souterraine du réseau d'AEP**, longeant la RD 53 entre le « Pont du Pech » et « La Barrière », devra être déplacé sur 500 m.

* **La ligne aérienne EDF moyenne tension**, longeant la voie ferrée entre « La Barrière » et « Fayrac », devra être déplacé sur près de 800 m.

* **Divers tronçons de lignes EDF basse tension** devront être réaménagés localement (sur 225 m et 75 m au droit de « La Barrière », sur 50 m au niveau du « Pont du Pech »).

* **La ligne aérienne France télécom**, longeant la voie communale n°2, devra être déplacée sur 200 m.

4.12.1.3. Sur Vézac

* **Plusieurs canalisations du réseau d'irrigation collectif** seront traversés par les aménagements au niveau du lieu-dit « Les Magnanas » entre la Dordogne et la RD 703 actuelle, et devront être protégés.

* **Les réseaux d'AEP et France télécom local** seront traversés par la voie nouvelle au droit de l'actuelle RD 703, lieu-dit « Les Magnanas », et du raccordement à la RD 49 au niveau de « Grange de Vergne », et devront être protégés lors des travaux.

* **La ligne aérienne EDF moyenne tension** devra être vraisemblablement déplacée sur quelques mètres aux « Magnanas » à proximité du pont SNCF. Elle coupera également le projet au niveau de « Grange de Vergne », ce qui pourrait entraîner le déplacement de poteaux.

* Le câble régional France télécom risque, comme sur Castelnaud la Chapelle, d'être touché par les travaux sur environ 150 m au niveau de la rampe du pont SNCF.

4.12.2. Impacts des aménagements sur les RD 49 et RD 57

On relève un certain nombre de recouvrements plus ou moins ponctuels d'éléments de réseaux par les aménagements de la RD 57. Toutefois, ces réseaux ne subissent qu'un impact très faible. En première analyse, aucun déplacement de réseaux n'est à envisager.

4.12.2.1. Le réseau d'Adduction d'Eau Potable

Ces conduites, longeant la RD 49 et la RD 57 ou traversant cette dernière à plusieurs endroits, ne seront a priori pas modifiées. Elles pourront parfois être recouvertes par la nouvelle chaussée et devront faire l'objet de précautions lors des travaux.

4.12.2.2. Le réseau souterrain de gaz

La conduite de gaz, longeant la voie à l'extrémité Nord-Est sur Sarlat, ne sera pas touchée par les aménagements de la voie. Toutefois, des précautions particulières devront être prise lors des travaux.

4.12.2.3. Les réseaux EDF aériens

Aucune incidence particulière des aménagements projetés sur les réseaux électriques aériens n'est à envisager.

◆◆◆

V. MESURES D'AMENAGEMENT OU D'ACCOMPAGNEMENT PREVUES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

On peut constater en regard de l'état initial et surtout des effets prévisibles du projet, que le choix du tracé retenu sera globalement peu préjudiciable à l'environnement. En effet si les impacts identifiés ne sont pas négligeables en certains domaines, des mesures existent pour les compenser et les réduire.

Ces impacts, bien que certains, ne peuvent donc pas remettre en cause le projet et le choix des aménagements retenus.

On trouvera ci-après les mesures proposées par le pétitionnaire : mesures de protection, de compensation, ou d'aménagement limitant les nuisances majeures.

5.1. Mesures en phase travaux

5.1.1. Précautions vis à vis des eaux superficielles et souterraines

Rappelons qu'en raison de la qualité de l'eau, superficielle et souterraine, et de l'intérêt de la Dordogne en tant que biotope, il est essentiel que la période des travaux n'altère pas ou peu ce milieu.

Afin de réduire les apports exogènes il convient :

*** de limiter le ruissellement :**

- en défrichant le moins possible, le déboisement se limitant au strict passage du projet,
- en assurant la couverture du sol dans les zones défrichées ou de remblai (feuilles de polyéthylène, gazon...).

*** d'intercepter les eaux de ruissellement** par la création de fossés en pied de talus et d'un bassin de décantation par pont et par rive. Il permettra aux M.E.S. de se déposer avant que l'eau ne regagne la rivière. Ce bassin sera équipé d'une bêche de rétention pour produits toxiques, munie d'une vanne manuelle qui permettra la fermeture des communications avec la Dordogne et rendra ainsi possible la récupération (par pompage et camion citerne) ou la neutralisation des produits toxiques.

*** d'éviter les apports "accidentels" :**

- en interdisant le rejet dans le milieu des huiles de vidanges et autres produits toxiques.
- en réalisant des coffrages d'une étanchéité maximale pour couler le béton lors de la construction des ponts.
- en sensibilisant le personnel du chantier à l'intérêt que présente les milieux aquatiques, en particulier la Dordogne, et à leur nécessaire protection.

Le Maître d'Ouvrage prendra les dispositions contractuelles nécessaires vis-à-vis des entreprises, par un cahier des charges adapté décrivant ces différentes mesures à respecter, imposant une conduite « chantier propre ».

5.1.2. Mesures vis à vis des habitations riveraines

Les principaux impacts résultant de l'exécution des travaux se manifesteront en termes de nuisances sonores dues aux engins restant sur place ainsi que des camions amenant les matériaux sur le site.

⁸ Procédure « chantier propre », comme préconisée par la recommandation n°T1-91 (BOCCRF du 22/02/1991).

Le Maître d'Ouvrage veillera donc à ce que tous les engins employés sur le chantier soient équipés de silencieux, afin que les émissions sonores n'engendrent pas une gêne excessive sur le voisinage. Un suivi sera mis en place par le Maître d'Ouvrage pour s'assurer de la bonne exécution de ces consignes dans le cadre des travaux.

Les principales règles retenues par le Maître d'Ouvrage, afin de limiter les incidences sur les riverains sont les suivantes :

*** Sur le chantier lui-même :**

- les travaux seront réalisés aux heures et aux jours ouvrables afin de respecter la tranquillité des riverains;
- les trop grandes émissions de poussières seront évitées, en procédant à des arrosages, plus ou moins fréquents et ponctuels, pour éviter leur dispersion.

*** Concernant le déplacement des camions hors du chantier :**

Les déplacements de poids lourds feront en sorte d'éviter les heures de plus forte circulation. Les travaux seront effectués pendant les heures légales.

5.1.3. Gestion des effets sur la circulation générale

Les travaux de réalisation des différents aménagements, aussi bien sur la section de voie nouvelle que sur les RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat, et en particulier l'aménagement des différents carrefours, auront des répercussions importantes sur la circulation générale.

Conformément au Code de la Route, le Maître d'Ouvrage mettra en œuvre toutes les dispositions nécessaires pour permettre au trafic de s'écouler dans le respect des règles de sécurité.

5.2. Mesures compensatoires pour l'écoulement des eaux superficielles en phase d'exploitation

Bien que les deux ouvrages d'art franchissant la Dordogne aient été calculés afin de ne pas perturber les caractéristiques morphodynamiques de la rivière. La déviation et les aménagements nécessaires à son passage modifient assez sensiblement les caractéristiques de l'écoulement des eaux superficielles.

Ainsi, d'une manière générale la création de la voie va entraîner l'imperméabilisation supplémentaire.

Un certain nombre de mesures plus spécifiques devront être envisagées :

- Elles auront d'abord trait à la protection des eaux de la Dordogne, pendant la phase d'exploitation.
- Elles concerneront le rétablissement d'émissaires et l'assainissement de certaines zones.
- Elles devront enfin tenir compte de la nécessité d'organiser ce drainage en tenant compte du système d'évacuation des eaux des infrastructures SNCF.

5.2.1. La protection des eaux de la Dordogne en phase d'exploitation

Les aménagements tiendront compte des préconisations du SETRA (protection des eaux contre la pollution d'origine routière : catalogue de dispositifs d'interception et de traitement -1980-)

Le principe retenu est d'isoler les eaux de ruissellement des ponts et de leurs abords du milieu récepteur. Des rigoles et des fossés étanches en bordure de voie - sur une distance minimum de 100 m à

partir des ponts- amenant les eaux de pluie jusqu'à des bassins de décantation. Les bassins recueillant les eaux seront au nombre de 4 dimensionnés en fonction des maxima enregistrés dans la pluviométrie locale. Ils seront implantés sur chaque rive et au niveau de chaque pont.

En outre, des glissières de sécurité seront implantées en crête de talus de remblai, empêchant le renversement des véhicules.

5.2.2. Le rétablissement des émissaires existants et l'assainissement de certaines zones

Sur Saint Vincent de Cosse, les ouvrages existant actuellement sous la RD 703 possèdent des dimensions parfaitement adaptées qu'il conviendra de reproduire pour ne pas modifier les caractéristiques hydrauliques des émissaires.

5.2.3. Aménagement du réseau d'eau pluviale en tenant compte des infrastructures SNCF

On a signalé la nécessité sur Castelnaud la Chapelle de ne pas perturber les écoulements des ouvrages hydrauliques des emprises SNCF. Ce problème se retrouvera aussi à Vézac au niveau des rampes d'accès aux ponts.

Soulignons que la SNCF stipule que l'écoulement de ses ouvrages hydrauliques devra être assuré et que les futurs ouvrages hydrauliques routiers devront présenter un débouché aval au moins égal à celui de ses ouvrages.

5.3. Mesures compensatoires vis à vis des eaux souterraines

Conformément à l'un des objectifs du SDAGE, qui vise à préserver la qualité naturelle de la ressource brute (superficielle et souterraine) à des fins d'eau potable et d'usage de santé, les mesures précédemment décrites concernant l'imperméabilisation et la collecte des eaux de la plate-forme et des équipements annexes au projet contribueront à prévenir les risques de pollution des eaux souterraines et de contamination des ressources en eau potable proches du projet.

5.4. Mesures compensatoires pour la qualité de l'air

5.4.1. Mesures générales

On rappellera pour mémoire ces mesures, qui ont trait principalement à la réduction de la pollution à la source, en agissant au niveau des véhicules. Ces mesures sont bien sûr totalement indépendantes du projet lui-même.

Ainsi, en application des directives européennes, des normes de plus en plus sévères sont adoptées pour réduire les émissions de polluants de la circulation routière (pots catalytiques, essence sans plomb, gasoil en teneur réduite en soufre, véhicules au GPL ou électriques, ...).

Ces mesures, en particulier depuis l'apparition de l'essence sans plomb, ont déjà permis de constater une nette diminution des rejets de plomb dans l'atmosphère. Ces effets positifs se poursuivront à l'avenir et on estime qu'à l'horizon 2015, les teneurs en monoxyde d'azote et en composés volatils diminueront de 80%, tandis que celle de dioxyde d'azote baissera de 50%.

5.4.2. Mesures spécifiques

Dans les limites d'incertitudes exposées ci-dessus, on peut penser que les aménagements paysagers aux abords du projet contribueront fortement à confiner les émissions polluantes. De même, les dispositifs

anti-bruit (buttes ou merlons) joueront également un rôle d'écran dans ce domaine et favoriseront la dispersion par l'effet des turbulences qu'elles créeront dans la circulation de l'air.

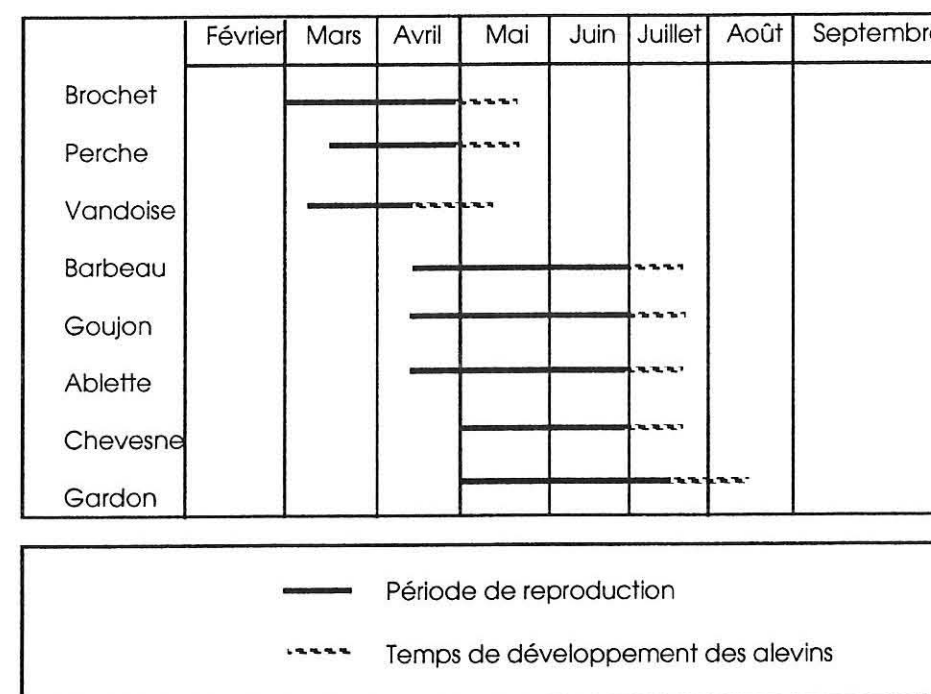
5.5. Mesures compensatoires pour la Faune et la Flore

Des mesures compensatoires peuvent être proposées, les unes spécifiques, les autres générales.

5.5.1. Organisation des travaux pour limiter les impacts sur le biotope de la Dordogne

Pour limiter au maximum la mortalité des jeunes poissons (oeufs, alevins), il convient de bien choisir la période des travaux sur la Dordogne. La reproduction et le développement des alevins des espèces piscicoles du secteur s'étendent sur 6 mois, de début mars à fin août.

La durée des travaux de construction des deux ouvrages de franchissement excédant largement ce laps de temps, il serait nécessaire de situer dans la mesure du possible les phases les plus polluantes (affouillement, coulage des piles) en dehors de cette période.



Périodes de reproduction des espèces piscicoles les plus répandues dans le secteur

5.5.2. Minimisation des impacts sur la végétation ripicole

L'ouverture de trouées, même relativement réduites, dans les boisements ripicoles en rive gauche peut avoir des répercussions assez importantes sur une frange non négligeable de boisement, en raison de **modifications microclimatiques** (ensoleillement et échauffement d'arbres auparavant situés à l'intérieur du boisement, vulnérabilité nouvelle aux vents....).

Il est donc nécessaire de **créer rapidement de nouvelles lisières** :

- en limitant le retrait des nouvelles lisières par rapport à la nouvelle plate-forme,
- en assurant un bon drainage sur les abords de la voie,

- en assurant le nettoyage des coupes et des souches, pour permettre une bonne colonisation par les jeunes pousses.

5.5.3. Mesures générales

Compte tenu de l'implantation de la nouvelle voie, parallèlement à la voie ferrée, du caractère artificialisé et assez largement bâti de certains secteurs (Vézac) ainsi que du caractère banal de la faune, il n'apparaît pas nécessaire de préconiser la mise en place de dispositifs de traversée spécifiques.

Enfin concernant la flore, sur tout le tracé de la voie future des mesures de précaution au cours des opérations de terrassement doivent être envisagées :

- le respect de la couche humique des bas côtés devrait faciliter un redéveloppement et une recolonisation de la végétation.
- les matériaux inertes, comme les éléments de déblais et de remblais seront proscrits sur les abords des emprises de la voie et mis en décharge (en particulier dans les secteurs à l'intérieur de la limite des crues).

5.6. Mesures paysagères

Les mesures paysagères présentées ci-après sont en grande partie issues des préconisations édictées par l'équipe lauréate du concours de concepteurs (concours d'architecture et d'ingénierie) pour la conception des ouvrages d'art sur le tracé de la déviation Beynac en Avril 1991⁹.

Soulignons toutefois qu'elles ne sont pas directement opérationnelles, elles seront finalisées à un stade ultérieur des études d'aménagement de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.

Elles visent à répondre aux objectifs suivants :

- assurer l'insertion de la réalisation dans le site,
- résoudre les problèmes ponctuels de proximité visuelle,
- favoriser la lecture de la réalisation,
- favoriser la lecture du site (ex : mettre en valeur les perspectives intéressantes sur le paysage existant),
- utiliser une végétation adaptée au milieu pour conserver et souligner le caractère du site traversé.

Elles s'appliquent à la diversité des sites traversés.

Deux aspects seront abordés successivement :

- le traitement architectural des différents ouvrages d'art,
- les aménagements paysagers en section courante.

5.6.1. Le traitement architectural des différents ouvrages d'art

Ce sont bien sûr les deux ouvrages de franchissement de la Dordogne (pont du Pech et pont de Beynac) qui ont le plus retenu l'attention des concepteurs en raison à la fois de leur importance et de leur visibilité dans le paysage (tout particulièrement le pont de Beynac très bien vu depuis le Château de Castelnaud).

⁹ Cette équipe était composée de :
 Bureau d'Etudes Europe-Etudes-GECTI
 Architecte Groupe Renaissance
 Architecte Payagiste Urbanisme et Acoustique

Les principes de traitement sont identiques pour les deux ouvrages¹⁰.

Tout comme les deux ouvrages anciens de la voie ferrée, qui proposent une silhouette, un rythme, une présence, une harmonie d'ensemble entre leur structure et le traitement de détail de la pile, de la balustrade, la recherche architecturale s'est efforcée, à partir d'une structure à trois travées en béton précontraint, de restituer une esthétique d'ensemble et de détail harmonieuse.

Cette réflexion sur la structure de l'ouvrage a permis de définir l'ample parabole du caisson en béton précontraint comme étant l'homogène prolongement de la technique de notre siècle des voûtes maçonnées du pont de chemin de fer.

Pour compléter cette logique géométrique, la plastique du caisson rappellera par la couleur, la teinte dominante de cet appareillage. Une application d'une lasure ambre mat apportera cette note d'harmonie qui tend à l'équilibre d'une composition d'ensemble.

Outre l'épure générale de la silhouette qui articule l'ouvrage avec sa rive, un jeu de calepinage de joints horizontaux apportera au béton l'échelle appropriée et homogène avec l'appareillage traditionnel.

Deux exèdres, petits balcons en corniche, seront établis de part et d'autre de la voie au droit de chaque pile, reprenant ainsi en écho l'un des éléments caractéristiques du vocabulaire architectural des ouvrages SNCF.

Les massifs de culée de l'ouvrage reçoivent un traitement de surface qui leur apportera un aspect homogène avec les abouts des ouvrages SNCF.

L'autre ouvrage, de franchissement de la voie ferrée par passage inférieur sur Castelnaud la Chapelle, fera aussi l'objet d'un traitement spécifique.

Rappelons par exemple, que c'est en premier lieu pour réduire l'impact visuel de cet ouvrage que l'on a retenu, de préférence à une solution antérieure en passage supérieur, un passage inférieur pour l'ouvrage de Castelnaud.

Les murs anti-crues, nécessaires à cet ouvrage, seront masqués par des talus plantés qui en diminueront fortement la "signature visuelle".

5.6.2. L'aménagement de l'aire d'intégration paysagère

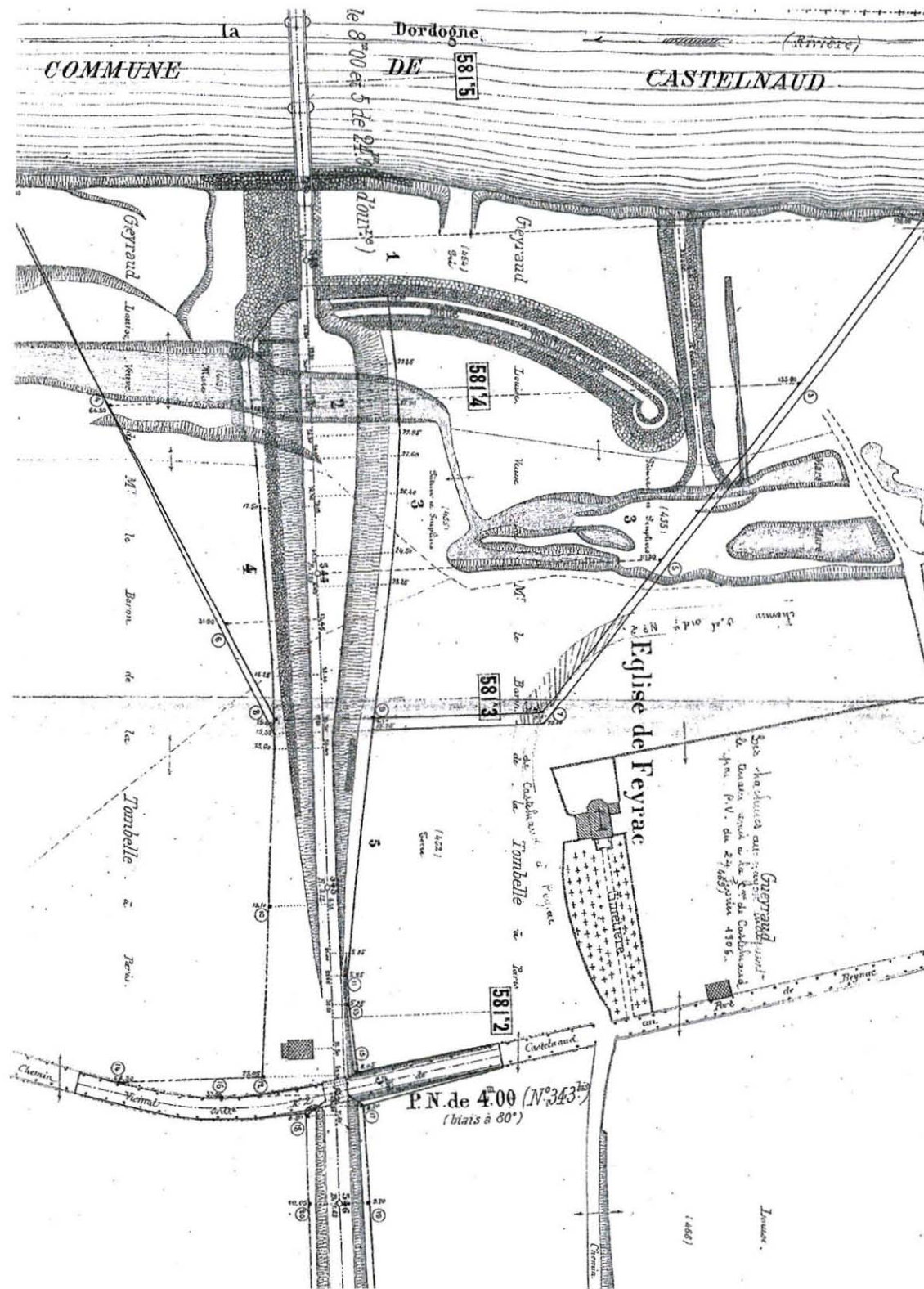
A l'extrémité Est de la plaine de Fayrac, en rive gauche de la Dordogne, de part et d'autre du pont S.N.C.F. existant et du futur pont parallèle, une aire d'intégration paysagère complète le projet. Sa superficie globale est d'environ 1,5 ha. Il s'agit essentiellement de renforcer les aménagements paysagers au droit du château de FAYRAC en vis à vis du projet routier.

¹⁰ Les textes qui suivent sont issus des mémoires justificatifs de l'équipe de concepteurs.

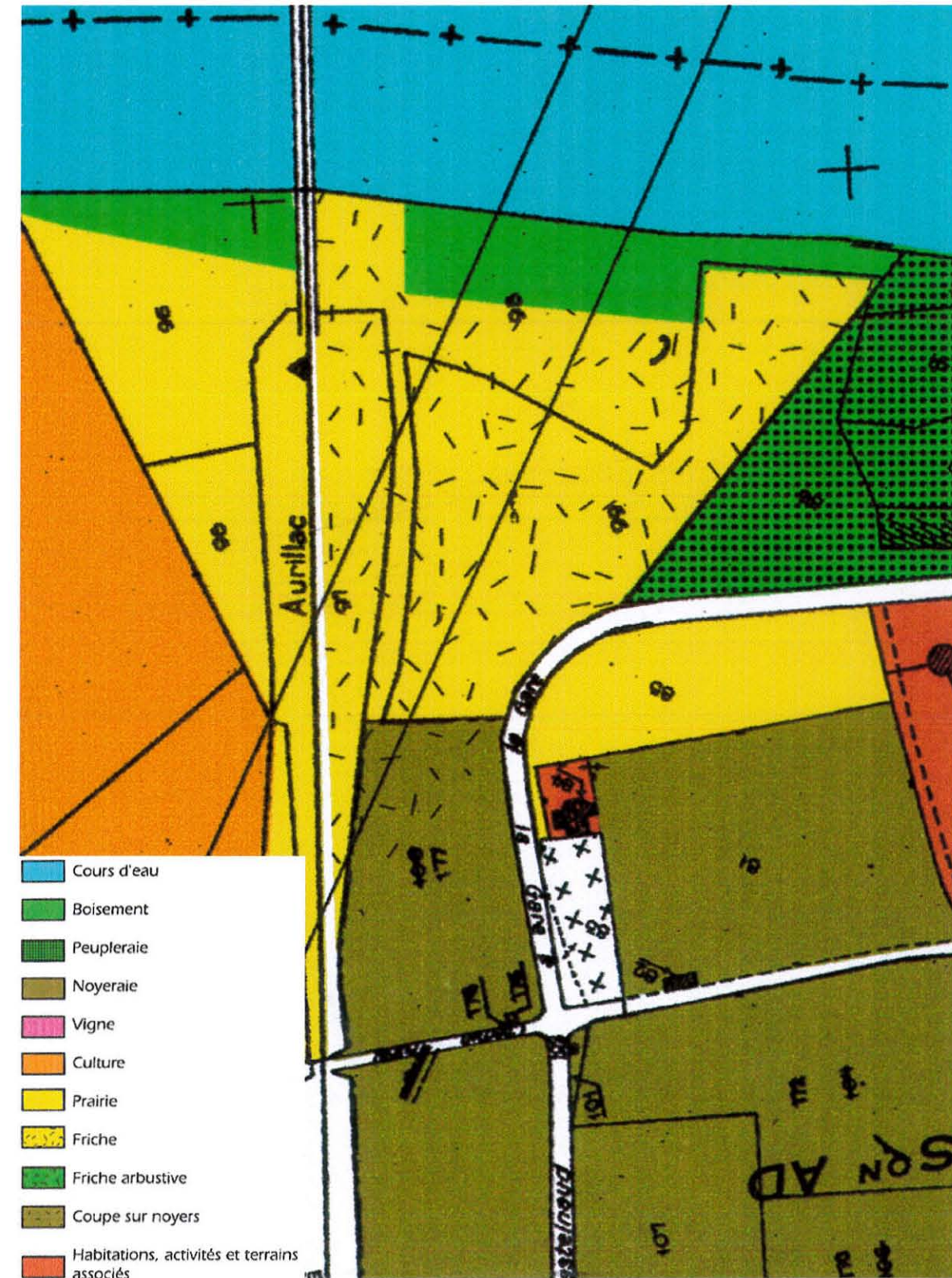
¹¹ Rappelons que cette aire de repos ne bénéficiera pas d'accès direct à la voie et qu'elle ne sera accessible que depuis le carrefour aménagé avec la RD 53.

SITE DU CHATEAU DE FAYRAC

occupation de l'espace



Relevé topographique début XX^{ème},
d'après document SNCF

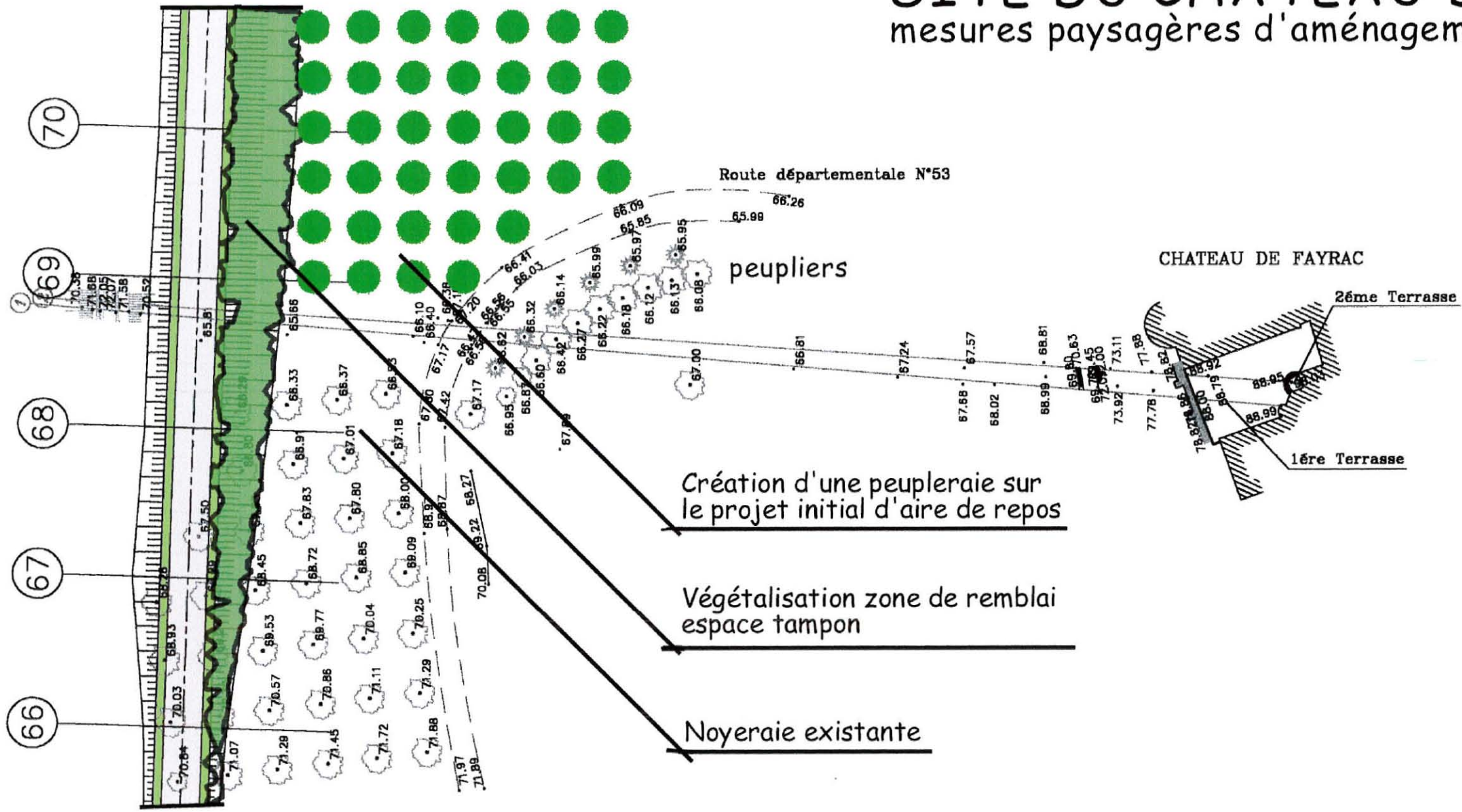


Occupation actuelle des sols

Ouvrage de BEYNAC

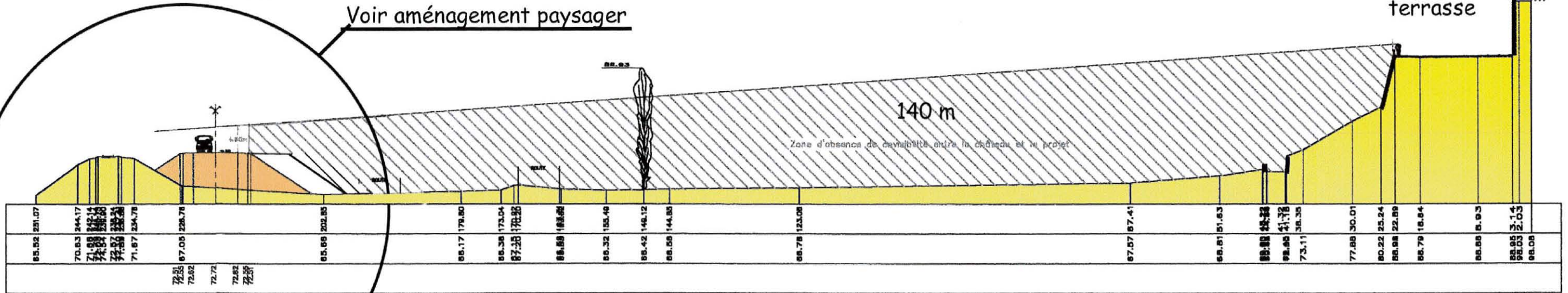
SITE DU CHATEAU DE FAYRAC

mesures paysagères d'aménagement



Voir aménagement paysager

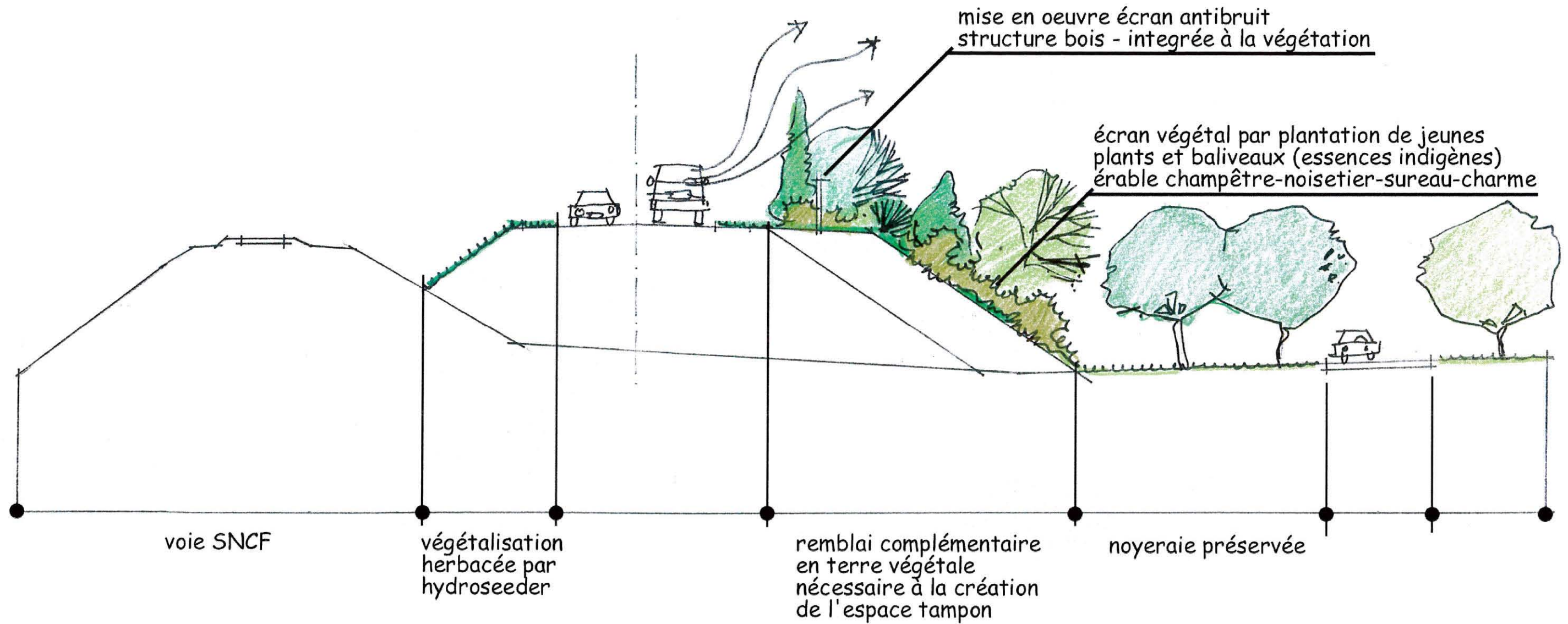
perception visuelle depuis la terrasse



Profil topographique depuis la 2ème terrasse du château jusqu'à la voie SNCF

SITE DU CHATEAU DE FAYRAC

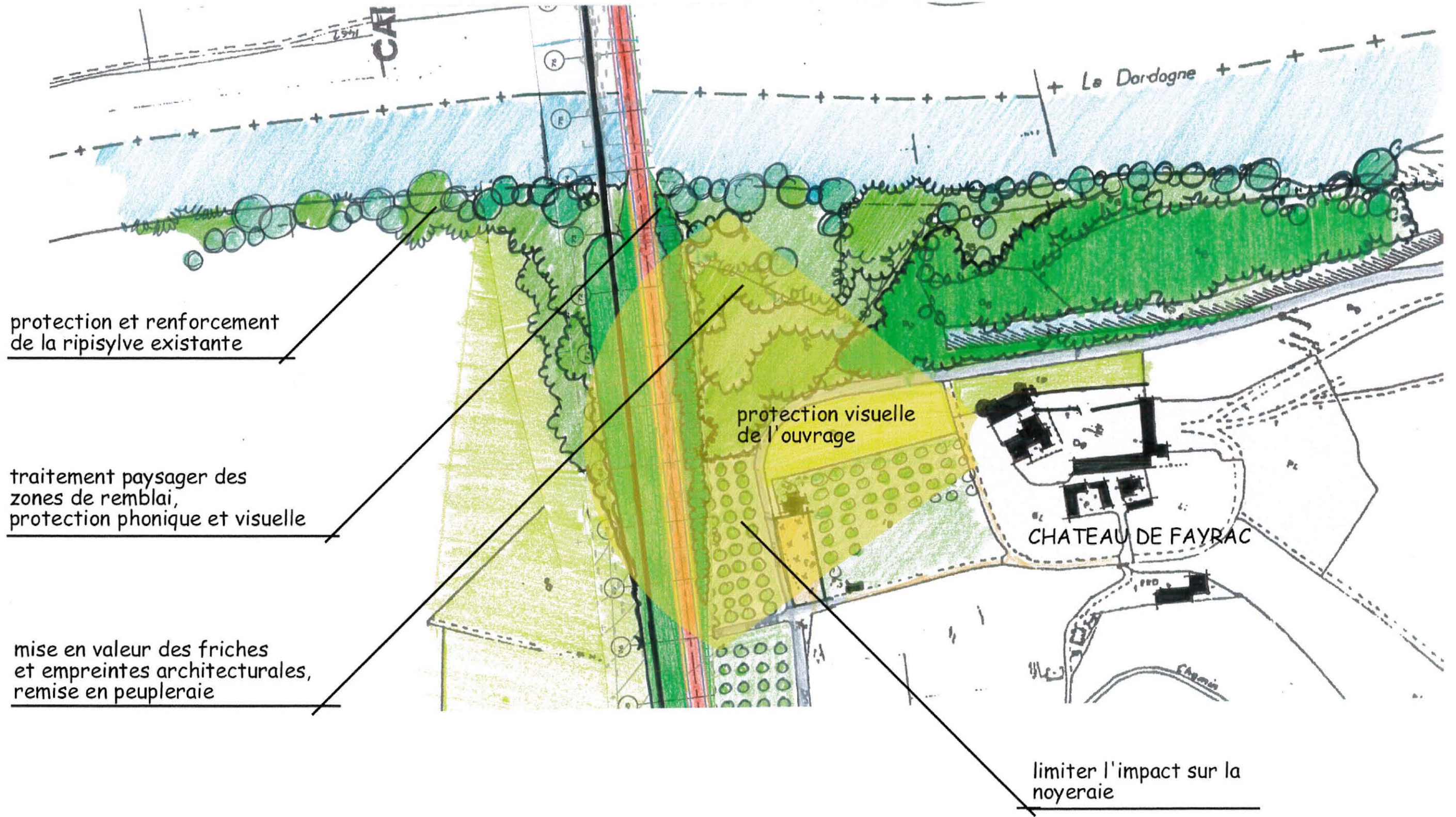
programme des plantations



SITE DU CHATEAU DE FAYRAC

mesures paysagères d'aménagement

voie SNCF
projet ouvrage



protection et renforcement de la ripisylve existante

traitement paysager des zones de remblai, protection phonique et visuelle

mise en valeur des friches et empreintes architecturales, remise en peupleraie

protection visuelle de l'ouvrage

limiter l'impact sur la noyeraie



ripisylve



friches et peupleraie

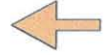


prairie



noyeraie

Vers LES MILANDES



Toit de la chapelle de FAYRAC
émergeant de la végétation

Château de BEYNAC

Vers CASTELNAUD



Talus et plateforme SNCF
RD 53

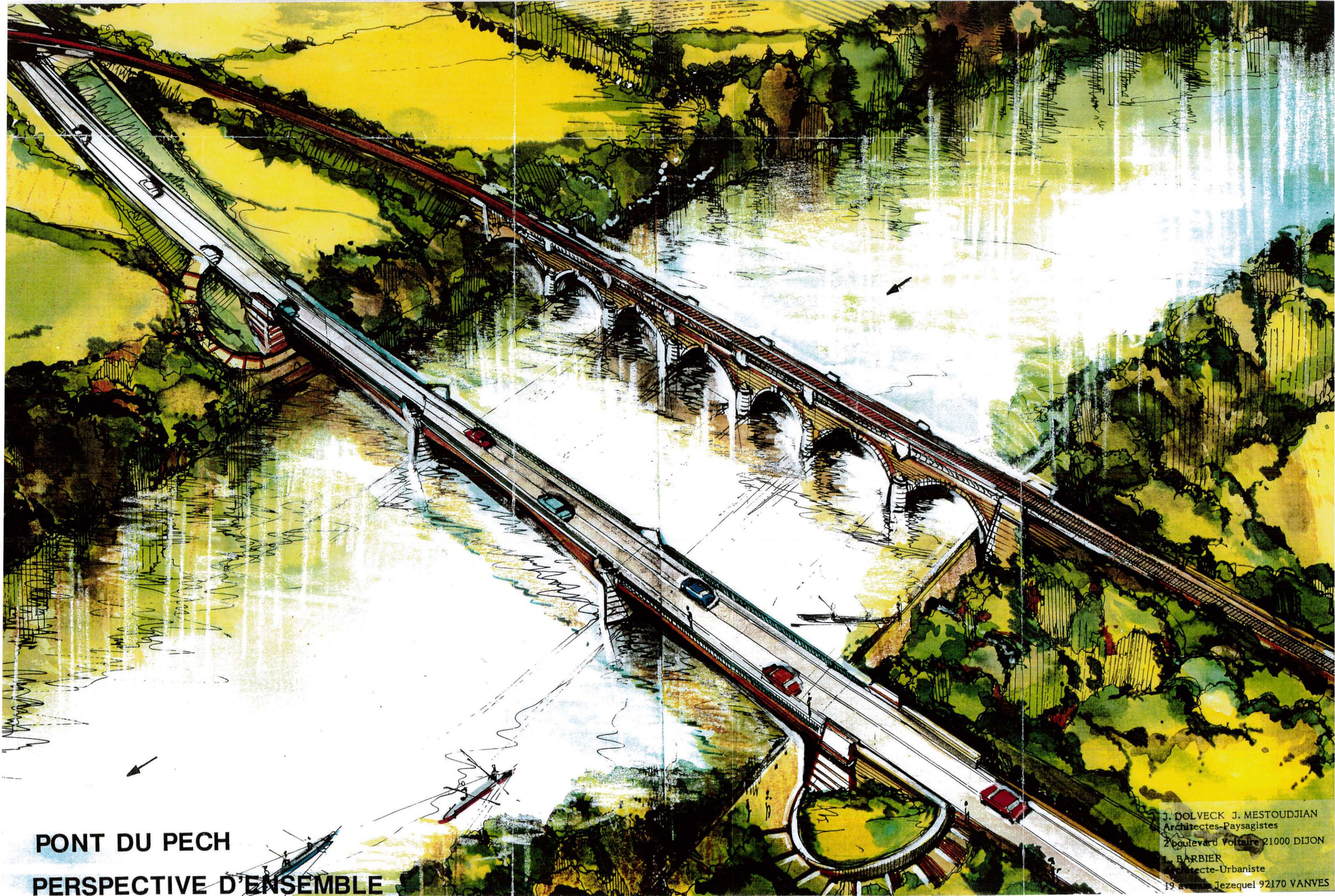


VUE PANORAMIQUE ACTUELLE DEPUIS LA TERRASSE DU CHATEAU DE FAYRAC

Projet de la voie nouvelle

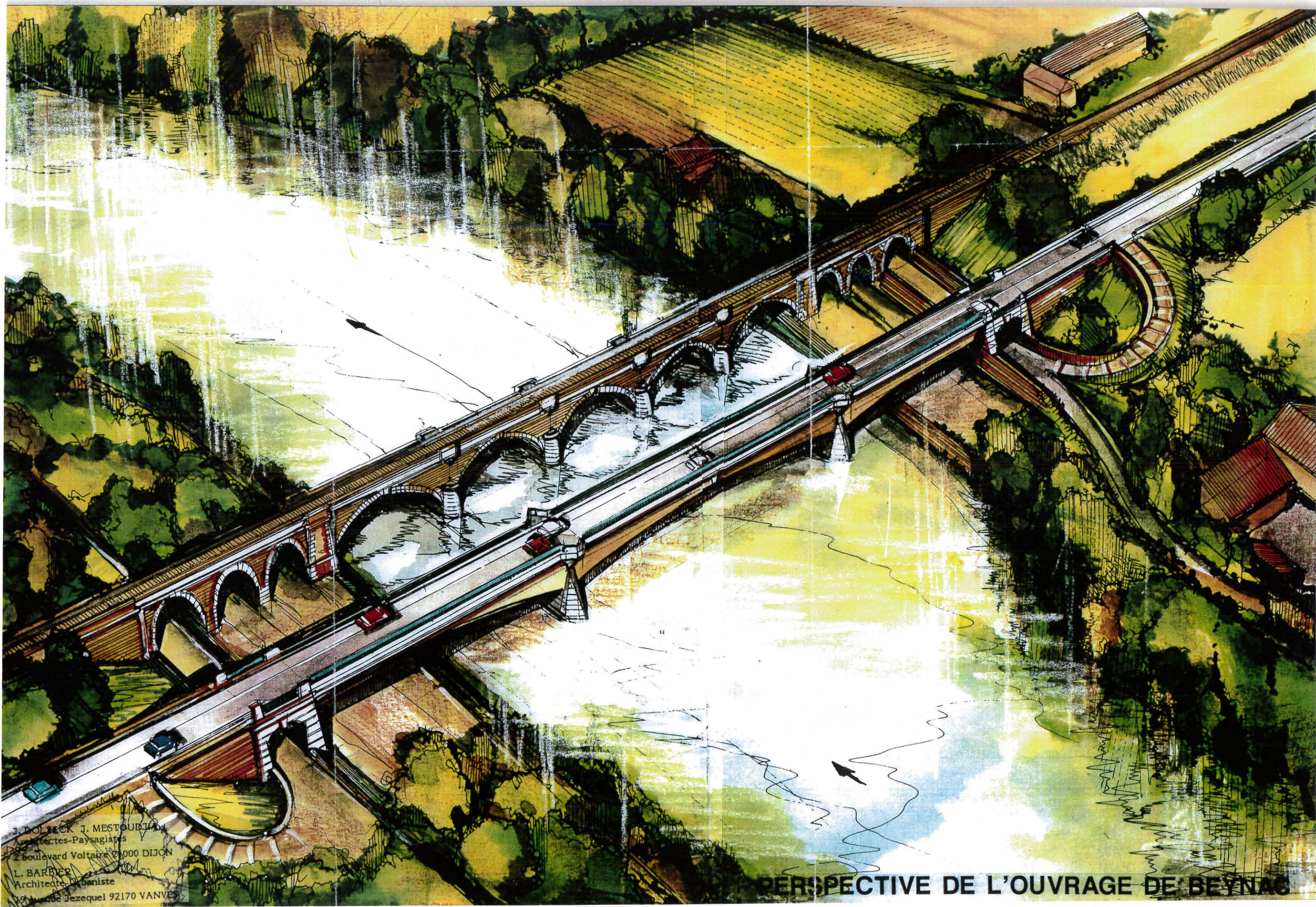


VUE PANORAMIQUE VISUALISANT LE PASSAGE DE LA VOIE NOUVELLE (sans dispositif d'intégration)



PONT DU PECH
PERSPECTIVE D'ENSEMBLE

J. DOLVECK J. MESTOUDJIAN
Architectes-Paysagistes
2 boulevard Voltaire 21000 DIJON
BARBIER
Architecte-Urbaniste
19 avenue Jezequel 92170 VANVES



J. POLYCK J. MESTOUBIAN
Architectes-Paysagistes
2 boulevard Voltaire 21000 DIJON
L. BARBIER
Architecte Urbaniste
19 rue de Jezequel 92170 VANVES

PERSPECTIVE DE L'OUVRAGE DE BEYNAC

Le projet, tout en s'intégrant dans cet espace, engendrera un nouveau paysage. La qualité de son aménagement et les références au site donneront au projet son caractère propre et son identité.

Le projet repose sur l'intervention paysagère et architecturale, ce choix est volontariste et déterminant, il conditionne le rapport entre l'ouvrage et son environnement.

5.6.3. Les aménagements paysagers

Les aménagements proposés seront présentés par tronçons homogènes. Les textes qui suivent donnent les grandes lignes des aménagements; ils sont complétés par les informations plus précises et localisées présentées sur les cartes ci-jointes.

5.6.3.1. Sur Saint Vincent de Cosse

Le carrefour du « Tiradou », avec tournes-à-gauche par l'intermédiaire de raquettes de contournement la droite, sera traité de manière légère afin de ne pas le masquer.

Le giratoire de Saint Vincent de Cosse s'intègre dans la plaine au niveau du terrain naturel. La plantation de quelques bosquets d'arbres et l'étiement maximum des talus devraient suffire, à réussir cette intégration. Son îlot central sera traité de façon à marquer l'entrée dans le bourg de Beynac, l'accès à celui de saint Vincent de Cosse et la direction des différents sites patrimoniaux du secteur.

En matière de lisibilité de la voie pour les automobilistes, les plantations autour du giratoire créeront un événement visuel susceptible d'attirer leur attention le plus en amont possible de ce carrefour.

Les talus du passage inférieur à la voie SNCF montent au-dessus des crues centennales, leur hauteur maximale sera donc de 1,50 m. On s'emploiera d'autre part à atténuer l'impact de cet élément artificiel dans le paysage en développant sur ses pentes des plantations arbustives denses complétées de loin en loin par des repères visuels constitués par des petits bouquets d'arbres de haute tige plantés en pied de talus.

5.6.3.2. Sur Castelnaud la Chapelle

Plus spécifiquement ici, en dehors du remblai du pont du Pech, les aménagements paysagers devront s'employer à **intégrer les trois éléments linéaires parallèles** que sont la voie ferrée, la déviation et - pour partie - la RD 53 afin de permettre une bonne inscription de l'ensemble dans le fond de vallée et de **favoriser la lisibilité de la voie** pour les usagers.

Le remblai, très faible au droit de « la Barrière » et augmentant en allant vers l'ouvrage d'art de « Fayrac », sera suffisamment étiré pour permettre la plantation d'arbres et d'arbustes masquant la voie depuis le hameau de la Treille.

Pour le reste, l'intégration passera par un aménagement paysager global de la bande de 750 m entre le Pont du Pech et La Barrière. On s'appuiera sur les rares éléments boisés existants que l'on complétera par des alignements d'arbres de part et d'autre qui devront demeurer translucides pour respecter le caractère ouvert du site et ménager la vue sur le site de Beynac.

Ces alignements seront ponctués de plantations plus denses jouant localement le rôle d'écran pour isoler certaines habitations de la voie (protections visuelles et phoniques : au droit du hameau de « La

Barrière ») ou pour renforcer la sécurité routière en permettant une meilleure identification des itinéraires sur les voies adjacentes (débouché de la VC n° 2 sur la RD 53 notamment).

L'espace compris entre la déviation et la RD 53 sera traité essentiellement avec une végétation arbustive dense afin de permettre de bien visualiser sans ambiguïté le tracé de la déviation et de supprimer les problèmes de gêne visuelle occasionnés la nuit par les phares des véhicules circulant sur la RD 53.

Un traitement végétal spécifique du carrefour avec la RD 53 sera réalisé afin de faciliter son identification.

Au delà, il conviendra de respecter au maximum la noyeraie de Fayrac¹² et de poursuivre les plantations d'alignement peu denses entre la déviation et la voie ferrée jusqu'à la hauteur de la chapelle de Fayrac.

Au droit du Château de Fayrac on préconisera des plantations arborées denses avec des essences identiques aux boisements naturels mitoyens afin de cacher la rampe de la déviation à la vue, même très ponctuelle, depuis le château de Fayrac et de restaurer la lisière de ces boisements.

L'aménagement, dont le contenu n'est pas encore arrêté, aura pour souci de tendre vers le maximum de qualité.

Compte tenu des **caractéristiques particulières du site**, le principe de base de cet aménagement sera **de ne pas modifier son organisation générale et sa perception**.

Plus particulièrement cette **intégration sera maximale depuis le point de vue du site de Beynac** où l'aire devra être très peu discernable.

L'installation d'une signalétique informative sur les châteaux de cette section de la Vallée de la Dordogne, leurs histoires et leurs sites sera également mise en oeuvre.

5.6.3.3. Sur Vézac

Les préconisations sont ici relativement simples :

- Le long de la rampe d'accès au pont, plantation d'écrans végétaux en pied de talus afin de réduire rapidement les phénomènes de covisibilité et créer un écran végétal atténuant le bruit de la circulation routière (ferme et camping des Magnenas et habitations riveraines de la RD 703).
- Traitement végétal des abords du carrefour-giratoire, afin de contribuer à l'amélioration de la lisibilité de ce carrefour.
- Traitement de l'îlot central du giratoire, à caractère minéral et mettant en valeur la proximité des différents sites patrimoniaux du secteur;
- Plantations d'alignement de part et d'autre des voies de raccordement au giratoire.

Ces plantations seront constituées d'arbres de haute tige disposés à distance régulière renforcée sur les sections les plus exposées par des espèces arbustives peu élevées afin de masquer en partie la voie (et les véhicules) aux observateurs extérieurs sans pour autant diminuer la visibilité pour les automobilistes.

¹² Les noyeraies constituent l'un des éléments paysagers les plus pittoresques par la disposition des arbres, leurs formes, la couleur changeante des feuillages. Elles participent fortement à la dynamique économique et touristique locale, par l'image qu'elles apportent. Il faut absolument éviter de banaliser cette séquence par l'introduction de plantations ordinaires.

5.6.3.4. De part et d'autre des RD 49 et RD 57 entre Vézac et Sarlat

En section courante, sur cette partie du projet à caractère naturel ou péri-urbain, en dehors de la traversée du bourg de Vézac, on préconisera la plantation de haies en limite de parcelles, afin de réduire les éventuels problèmes de covisibilité vis à vis des habitations riveraines.

Les espaces ouverts, déjà peu nombreux sur cette partie de l'itinéraire, seront maintenus, afin de conserver les rares échappées visuelles actuelles sur les sites naturels et patrimoniaux du secteur.

Le giratoire créé au droit de l'intersection entre les RD 57 et RD 46, sur la commune de Sarlat, fera l'objet d'un traitement paysager à dominante minérale, marquant l'entrée dans Sarlat.

5.7. Mesures conservatoires et de protection vis à vis du patrimoine historique et préhistorique

5.7.1. Mesures vis à vis du patrimoine archéologique

En raison de la sensibilité archéologique du secteur, et conformément aux recommandations du Service Régional de l'Archéologie de la DRAC Aquitaine, le Maître d'Ouvrage s'engage à prendre en charge une campagne de prospection-sondage sur la bande de DUP, afin de permettre de déterminer l'existence, la densité et l'étendue des sites éventuels et de la nécessité des fouilles préventives.

5.7.2. Mesures vis à vis du patrimoine historique

Le projet s'inscrivant au sein d'un site historique et paysage remarquable, et en particulier la section de voie nouvelle, il nécessitera l'avis conforme de Monsieur l'Architecte des Bâtiments de France.

5.8. Mesures pour compenser les préjudices subis par l'économie agricole

Rappelons que l'acquisition des terrains concernés se fera à partir des estimations de l'administration des Domaines. En règle générale, les transactions réalisées à l'amiable permettent aux propriétaires et exploitants d'avoir les moyens financiers pour reconstituer très aisément leur patrimoine, à condition toutefois que le marché foncier agricole local le permette.

5.9. Mesures concernant l'impact sur le bâti et les nuisances phoniques

5.9.1. Dispositions réglementaires générales

Les **Plans d'Occupation des Sols de Vézac et Sarlat**, en application de l'article R 123.36 du Code de l'Urbanisme, devront se mettre **en conformité avec la Déclaration d'Utilité Publique** prise pour les aménagements projetés. Cette mise en conformité des P.O.S. se fera en créant ou en modifiant l'emplacement réservé correspondant à l'emprise réelle du projet et en faisant également apparaître, sur leur territoire communal respectif, des emplacements réservés aux infrastructures annexes (voies de raccordement, carrefours, rétablissement des accès).

5.9.2. Bâtiments situés sur le tracé

En ce qui concerne l'habitation (n°8), implantée au « Pont du Pech » sur Castelnaud la Chapelle et vouée à la destruction, il n'apparaît pas nécessaire de mettre en oeuvre des mesures spécifiques en plus des procédures normales d'acquisition.

Le bâtiment agricole (n°16), séchoir à tabac en bois, situé sur le tracé à Castelnaud la Chapelle, pourra être déplacé ou reconstruit, en accord avec l'exploitant agricole concerné.

Voie de la Vallée de la Dordogne - Liaison Saint Vincent de Cosse / Sarlat
Déviation de la RD 703, de Beynac et Aménagement des RD 49 et RD 57.
Communes de St Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac, et Sarlat la Caneda.

Sur Vézac, l'ancienne activité artisanale, vouée également à la destruction, est déjà la propriété du Département de la Dordogne.

5.9.3. Mesures compensatoires des contraintes phoniques de l'habitat

5.9.3.1. Objectifs de protection

L'analyse des impacts a montré que les **nuisances phoniques supérieures à 60 dBA de jour concernaient 11 habitations**, localisées au lieu-dit « La Barrière » sur Castelnaud la Chapelle et sur Vézac, dont une est concernée par des niveaux supérieurs à 70 dBA, donc très forts.

Par conséquent, le Maître d'Ouvrage apportera des mesures compensatoires adaptées pour atteindre l'objectif correspondant au confort acoustique acceptable (60 dBA de jour et 55 dB de nuit).

5.9.3.2. Principes de traitement

Deux types de dispositions seront prises :

- **un traitement à la source du bruit**, c'est à dire au plus près de la déviation. Compte tenu du coût, cela ne se justifie que pour **l'habitation la plus exposée, à savoir la n°26**, au lieu-dit « Les Magnanas » sur Vézac, car encadrée par la voie ferrée au Nord et la future voie au Sud.

- **un traitement des façades**, qui concernera les 10 autres habitations exposées à des niveaux sonores compris entre 60 et 65 dBA. Il consistera en une isolation des ouvertures, que ce soient les fenêtres, les porte-fenêtres ou les portes de menuiserie et sera entièrement à la charge du Maître d'Ouvrage.

5.10. Rétablissement des divers réseaux

5.10.1. Le réseau ferroviaire

Le franchissement de la voie ferrée sur la commune de Castelnaud la Chapelle, par passage inférieur de la voie nouvelle au droit du lieu-dit « Pont du Pech » aura un effet positif sur les conditions de circulation et la sécurité routière.

Toute modification concernant les dispositions techniques (écoulement des eaux, installations de sécurité, distances des constructions, ...) ainsi que la régularisation des opérations domaniales seront précisées antérieurement aux travaux par une commission ad hoc.

5.10.2. Les réseaux aériens et souterrains

Les mesures sont classiques et ne concernent essentiellement que certains types de réseaux souterrains, notamment ceux qui doivent être renforcés lors du franchissement de la voie nouvelle et de ses infrastructures annexes.

Selon les procédures habituelles, les différentes administrations ou services concernés interviendront afin de réaliser les travaux nécessaires avant le passage du projet.

5.1.1. Mesures compensatoires pour le réseau viaire, le trafic local et la sécurité

5.1.1.1. Aménagements spécifiques de la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat

Les aménagements rappelés ici ont pour objectif **d'améliorer la sécurité routière** et d'augmenter la lisibilité des différentes composantes de la voie par l'utilisateur.

On rappellera qu'ils s'inscrivent dans un principe général de traitement en voie de rase campagne classée route à grande circulation, où la vitesse de référence est de 60 km/h et où les accès directs des riverains sont interdits pour des raisons de sécurité.

* **Sur Saint Vincent de Cosse**, l'intersection entre la RD 703 et la VC n° 201, au niveau du « Tiradou », sera réaménagée avec création de deux raquettes de contournement à droite de la RD 703, permettant des tournes-à-gauche. Il sera décalé d'une dizaine de mètres par rapport à l'actuel carrefour pour offrir une visibilité suffisante.

Le raccordement de la voie nouvelle à la RD 703 se fera grâce à un carrefour-giratoire, permettant de rétablir efficacement la liaison vers Beynac par la RD 703 existante et vers Saint Vincent de Cosse par la voie communale n°2.

* **A Castelnau la Chapelle**, le raccordement de la RD 53 à la déviation **permettra le désenclavement de ce secteur de la rive gauche de la Dordogne et une meilleure desserte des Milandes**. Il sera aménagé afin de permettre tous les mouvements avec la fluidité et la sécurité requises (création de tourne-à-gauche notamment).

* **Sur la commune de Vézac**, un carrefour-giratoire permettra, tout en assurant la sécurité et la fluidité du trafic, le raccordement de la voie nouvelle à l'actuelle RD 703, avec une voie vers Beynac et une autre vers Castelnau, et un raccordement à la RD 49 actuelle par une troisième voie.

Au droit de la mairie de Vézac, le carrefour entre la RD 49 et la RD 57 sera réaménagé avec création d'un tourne-à-gauche, sans modification des accès riverains.

* **Sur la RD 57, entre Vézac et Sarlat :**

Rappelons que les accès riverains seront rétablis et certains raccordements ou accès spécifiques seront réaménagés, afin de garantir une sécurité et une desserte optimales :

- au niveau des « Tuillères » sur un point haut de l'itinéraire, un carrefour-plan avec tournes-à-gauche sera créé au droit de l'intersection entre la RD 57, les voies communales n°9 et n°377 et le chemin rural rejoignant la RD 46;

- face au Lycée de « Pré de Cordy », un carrefour-plan avec tourne à gauche, sera également créé afin d'améliorer et de sécuriser les conditions d'accès aux activités commerciales riveraines, côté Ouest de la voie;

* **Sur Sarlat**, l'intersection entre les RD 57 et RD 46 sera réaménagée par le biais d'un carrefour-giratoire.

Enfin le traitement de la voie et de ses abords viseront à donner une **bonne lisibilité de l'itinéraire** essentiellement sur Castelnau la Chapelle où la RD 53 sera parallèle à la déviation sur près de 500 m. Les aménagements de sécurité (glissières....) et paysagers devraient permettre :

- aux usagers des deux voies d'identifier sans ambiguïté leur itinéraire propre,
- d'éviter l'intrusion accidentelle de véhicules sur l'une ou l'autre voie,
- la nuit, de supprimer d'éventuelles erreurs d'interprétation sur le tracé de la déviation.

En matière de signalétique, hormis le jalonnement classique, il apparaît nécessaire de **renforcer l'information à certains points stratégiques** :

- aux deux extrémités de la déviation (et plus particulièrement à l'Est) : une signalisation spécifique sur le site touristique de Beynac;

- à l'intersection avec la RD 53 sur Castelnau la Chapelle, indiquer le site touristique des Milandes;

- à l'intersection avec la RD 703 et la RD 49 sur Vézac, la présignalisation devra contribuer le plus en amont possible, dans le sens Bergerac-Sarlat, à faciliter le choix entre les deux itinéraires touristiques offerts.

D'autre part, il peut être opportun de prévoir une **signalisation touristique en bord de voie** (type autoroute) pour indiquer, par exemple, le site de Beynac et le château de Fayrac.

5.1.1.2. Aménagements en section courante

Des aménagements ponctuels apparaissent nécessaires pour **renforcer la sécurité routière et augmenter la lisibilité** des différentes composantes de la voie par l'utilisateur.

Par ailleurs, il sera nécessaire d'effectuer une bonne information des usagers de la future voie entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, en particulier venant de Bergerac, par une signalisation provisoire explicite avant sa mise en service et dans les mois qui suivent.

Les aménagements de sécurité et paysagers devraient permettre aux usagers de la voie d'identifier sans ambiguïté leur itinéraire propre, en particulier au niveau du franchissement inférieur de la voie ferrée.

Enfin, signalons que les traitements paysagers, préconisés précédemment, permettront, par la diversité des caractéristiques des plantations (couleur, texture, volume ou hauteur des végétaux), de rompre avec la monotonie du tracé, et d'assurer ainsi une meilleure vigilance de ses usagers.

Il est également souhaitable qu'un suivi de la répartition des trafics soit effectué après réalisation du projet.

5.12. Evaluation du coût des mesures compensatoires

Sont présentées ci-après les enveloppes budgétaires allouées à la réalisation des dispositifs spécifiques préconisés dans le cadre des mesures compensatoires retenues par le Maître d'Ouvrage.

On notera que ce sont les dispositifs les plus importants qui font l'objet d'un chiffrage, les autres - souvent indissociables de l'infrastructure elle-même - sont pris en compte dans le coût global de réalisation de la voie.

On a ainsi retenu :

- les travaux hydrauliques liés à la réorganisation des émissaires touchés et à la récupération des eaux de ruissellement de l'ouvrage,
- les bassins de décantation à créer,
- les traitements paysagers des abords de la voie,
- la réorganisation des voies de communication dans la plaine de Fayrac,
- l'aire d'intégration paysagère,
- la signalisation touristique.

En ce qui concerne les opérations d'isolation phonique des habitations riveraines, dont le niveau sonore dépassera 60 dB(A), après la réalisation de la voie nouvelle, il n'est pas possible, en l'absence d'étude spécifique à chaque habitation, de donner le coût exacte de ces opérations. Rappelons, toutefois, qu'une première évaluation succincte a permis de fixer l'enveloppe prévisionnelle de ce poste à 300 000 F.

5.12.1. Les aménagements hydrauliques

Ces aménagements comprennent l'ensemble des dispositifs particuliers de recueil des eaux de part et d'autre de la voie (hors fossés courants).

L'enveloppe prévisionnelle retenue pour ce poste s'élève à 1 500 000 F.

5.12.2. Les bassins de décantation

Quatre bassins de décantation sont prévus.

Rappelons que leur dimensionnement définitif fera l'objet d'une étude spécifique tenant compte du volume des précipitations locales.

En référence à des réalisations similaires récentes leur coût unitaire est estimé à 200 000 F (coût ne tenant pas compte de la réalisation des dispositifs d'évacuation et de collecte des eaux de surface sur les ponts et les rampes qui sont compris dans les coûts du poste précédent).

L'enveloppe totale allouée aux bassins de décantation est d'environ 800 000 F

5.12.3. Les aménagements paysagers des abords de la voie et des ouvrages d'art

On distinguera deux postes complémentaires :

* Les aménagements paysagers des abords immédiats des ouvrages d'art

On peut estimer à environ 900 000 F le coût nécessaire aux aménagements paysagers aux abords des ouvrages les plus importants, à savoir : les deux ouvrages de franchissement de la Dordogne et l'ouvrage de franchissement inférieur à la voie ferrée sur Castelnaud la Chapelle.

* Les aménagements paysagers en section courante

En l'absence des études de finalisation, une enveloppe globale de 800 000 F peut être estimée pour les différents aménagements paysagers aux abords de la voie et au niveau des autres points singuliers (carrefours notamment).

L'enveloppe globale allouée aux traitements paysagers est donc de 1 700 000 F

5.12.4. Création de voies de raccordement dans la plaine de Fayrac

Ce poste correspond à la création de voies de raccordement à la RD 53 et aux chemins ruraux existants ou au renforcement de chemins existants. Le coût de l'ouvrage de Fayrac, pièce indispensable du désenclavement de la plaine, est intégré dans le coût global du projet.

L'enveloppe allouée à la création de ces voies est de 105 000 F.

5.12.5. L'aménagement de l'aire d'intégration paysagère

Une enveloppe de 500 000 F est allouée à l'aménagement de l'aire paysagère.

5.12.6. Mise en place d'une signalisation touristique

Ce poste budgétaire ne concerne que la signalisation touristique proprement dite, le jalonnement classique étant pris en compte dans le budget global.

Rappelons que cette signalisation spécifique (type autoroute) devrait concerner au plus quatre panneaux (dimensions 120 cm X 190 cm) dont le coût unitaire de réalisation et d'implantation s'élève à 8 000 F environ.

Soit au total 32 000 F.

5.12.7. Tableau récapitulatif des coûts des mesures d'accompagnement spécifiques

OPERATION	COUT GLOBAL
Aménagements hydrauliques	1 500 000 F
Réalisation de bassins de décantation	800 000 F
Aménagements paysagers	1 700 000 F
Création d'une aire d'intégration paysagère	500 000 F
Mise en place d'une signalisation touristique	32 000 F
Isolation phonique des habitations riveraines	800 000 F
TOTAL	5 332 000 F

◆◆◆

VI. LES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE

Les études menées jusqu'en 1988 en matière d'impacts sur la santé, sur 10 grandes agglomérations européennes, ont ouvert la voie à une surveillance systématique des impacts sur la santé, dont les modalités ont été définies en France depuis 1997.

Des conclusions proviennent du rapport publié par la Société Française de Santé Publique sur le thème de « l'impact médical des pollutions d'origine automobile ». Sans prétendre entrer dans le détail, le rapport fournit trois orientations de bilan :

- pollution atmosphérique et santé,
- rôle de l'automobile,
- polluants à surveiller en priorité.

Grâce aux progrès de l'épidémiologie et de la toxicologie, la certitude est acquise du lien entre santé et pollution atmosphérique. Mais, la part représentée par les différents types d'automobiles est encore mal connue. En effet, les polluants ne sont pas forcément spécifiques du trafic. Mais, ils peuvent agir de manière combinée avec d'autres polluants présents, favorisant les approches scientifiques conjuguées.

Certaines études montrent la relation directe entre santé et intensité du trafic. Mais, la part de la source automobile dans l'exposition de la population ne peut pas encore être estimée précisément pour un grand nombre de polluants, en raison des limites actuelles de la recherche. A noter parallèlement, les efforts couronnés de succès quant à la baisse en teneur atmosphérique enregistrée pour le plomb et le monoxyde de carbone. En l'état actuel des connaissances, le risque de mortalité respiratoire et cardio-vasculaire pourrait être évité par une réduction de 20% de la pollution particulière automobile pour une contribution des transports estimés de 50 à 80%. Les effets à long terme (cancers, allergies, troubles chroniques) n'ont pu être mis en évidence de manière indubitable.

En revanche, il a été possible d'identifier les polluants à surveiller particulièrement. Il s'agit des particules fines, de l'ozone, du benzène, des biocarburants producteurs d'aldéhydes, de dioxyde d'azote.

Le rapport se termine en recommandations sur le développement indispensable des moyens de surveillance sur la production de modèles prédictifs de pollution, sur les recherches épidémiologiques et toxicologiques appliquées.

6.1. Les effets liés à la qualité de l'air

Il est reconnu que les effets de la pollution atmosphérique sur la santé humaine résultent de phénomènes complexes, tels que : les interactions entre les différents polluants, les variations des conditions d'expositions des individus, les sensibilités différentes selon les sujets exposés.

On peut toutefois distinguer quatre catégories d'incidences que peuvent avoir les émissions de polluants atmosphériques dues à la circulation des véhicules à moteur sur la santé :

- les nuisances sensorielles (odeurs et diminution de la transparence de l'air);
- l'irritation des voies respiratoires, des yeux, de la peau, ...;
- les effets toxiques généraux;
- les effets mutagènes.

En ce qui concerne le Plomb, l'intensité de contamination est influencée par deux paramètres principaux :

*** le profil en travers de la route :**

Un profil en déblai est le moins propice à la dissémination du plomb (forte accumulation dans la zone la plus exposée), suivi du profil en plaine et enfin du profil en remblai. Au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la route, l'effet du profil de celle-ci s'atténue, on tend progressivement vers des concentrations peu différenciées, légèrement supérieures à la norme C.E.E.

*** certaines conditions climatiques :**

Il s'agit essentiellement des vents dominants, dont l'effet est très manifeste dans la zone des 30 ou 40 premiers mètres, et moins sensible à plus grande distance.

Néanmoins, il est à ce jour difficile de quantifier ces effets, en l'absence de données épidémiologiques.

Rappelons que les principaux polluants atmosphériques émis par la circulation des véhicules à moteur sont les oxydes d'azote (NOx), les particules fines, le monoxyde de carbone (CO), les composés du soufre (ou acidité forte), et secondairement l'ozone (O3).

Leurs effets spécifiques sur la santé, issus de travaux et d'études épidémiologiques les plus récents, peuvent être détaillés comme suit :

6.1.1. Les oxydes d'azote ou NOx :

Ces composés peuvent agir sur les muqueuses, sur les yeux et provoquer des troubles respiratoires. Le plus toxique est le dioxyde d'azote, NO₂, qui peut pénétrer dans les plus fines ramifications des voies respiratoires. Les symptômes apparaissent à compter d'une teneur en NO₂ de 0,5 ppm.

Pour ce polluant, les valeurs recommandées pour la protection de la santé humaine, par l'Organisation Mondiale de la Santé, sont :

- 400 microgrammes de NO₂ sur 10 minutes;
- 150 microgrammes de NO₂ sur 1 heure.

On peut considérer qu'à moyen terme, aux abords de l'actuelle RD 703 traversant le bourg de Beynac, les émissions de ce polluant seront minimisées par rapport à une situation sans déviation. Les effets sur la santé seront donc localement positifs.

Toutefois au niveau de l'ensemble de la zone d'étude, le projet routier aura une faible incidence sur la quantité d'oxydes d'azote émis par rapport à la situation actuelle. Par conséquent, son impact sur la santé humaine peut être considéré comme négligeable.

L'évolution des teneurs dans l'air pour ce type de polluant, non mesurées actuellement sur le site de l'opération, pourra éventuellement faire l'objet d'un suivi spécifique.

6.1.2. Les particules fines :

Les particules les plus grossières sont retenues par les voies aériennes supérieures, et ont donc peu d'effets sur la santé.

Par contre, les particules les plus fines en suspension, de taille inférieure à 10 microns, peuvent avoir un effet direct, mais aussi indirect sur la santé. Elles transportent en effet les composés toxiques, tels que des métaux lourds et hydrocarbures aromatiques, vers les voies respiratoires inférieures, contribuant à une irritation bronchique, en particulier chez les enfants les plus fragiles.

Les teneurs moyennes annuelles mesurées sur l'agglomération bordelaise pour les Fumées Noires sont faibles et inférieures aux normes européennes actuelles. Elles sont toutefois en augmentation sensible et régulière, entre 1994 et 1997. Le projet aura donc ponctuellement une incidence positive significative à proximité des voies empruntées par le tramway, ou sur les axes qui connaîtront une baisse induite de trafic automobile. En effet, il contribuera à minimiser les émissions de particules et donc leurs effets nocifs sur la santé humaine.

L'impact à moyen terme du projet sera inchangé par rapport à la situation actuelle.

6.1.3. Les oxydes de carbone :

6.1.3.1. Le monoxyde de carbone (CO) :

Le monoxyde de carbone est un gaz inodore, incolore et assez peu réactif. Il a la propriété de prendre la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang, conduisant ainsi à un manque d'oxygénation du système nerveux, du cœur et des vaisseaux sanguins.

Globalement sur la totalité de la zone d'étude, l'opération aura une incidence nulle, sur la santé des individus.

6.1.3.2. Le dioxyde de carbone (CO₂) :

En ce qui concerne le dioxyde de carbone, sa nocivité biologique n'apparaît qu'à de très fortes concentrations et dans des lieux confinés, qui n'existent pas dans la zone d'étude. Par conséquent, la contribution du projet routier entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat vis à vis de ce risque peut être considérée comme nulle.

6.1.4. Les composés du soufre (SO_x) :

Les oxydes de soufre peuvent provoquer des irritations des bronches. Leur mélange peut, selon les concentrations des différents polluants, déclencher un spasme bronchique chez les asthmatiques, augmenter la fréquence ou l'intensité des toux ou gênes respiratoires chez l'adulte, ou encore altérer la fonction respiratoire chez l'enfant.

Cependant, leurs émissions provenant des véhicules à moteur sont très faibles par rapport à la part d'origine industrielle, et peuvent à ce titre être considérées comme négligeables sur le site du projet.

6.1.5. L'ozone (O₃) :

L'ozone résulte de la transformation chimique d'autres gaz dans l'atmosphère en présence de rayonnement ultra-violet solaire. Les pics de pollution relevés sont en général identifiés dans des lieux éloignés de la source de pollution.

Une très forte concentration d'ozone peut provoquer des irritations oculaires dans un premier temps, puis des difficultés respiratoires.

Aussi, les effets sur la santé de ce polluant, du fait de l'opération, ne peuvent-ils être évalués à l'échelle de l'environnement immédiat du projet, mais au minimum à l'échelle de la région. La limitation des émissions d'ozone sera traitée à cette échelle grâce aux procédures d'alerte réglementaires et aux mesures de limitation de la circulation en cas d'alerte régionale de niveau 3.

6.1.6. Synthèse :

L'opération d'aménagement routier entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat ne modifiera donc pas de façon perceptible la situation globale actuelle, en ce qui concerne les effets de la pollution atmosphérique sur la santé.

Localement, sa mise en service contribuera à une réduction des émissions de polluants atmosphériques d'origine automobile néfastes pour la santé humaine, dans la traversée de Beynac.

6.2. Les effets liés à la qualité de l'eau

Les effets du projet sur la santé, liés à la qualité de l'eau, s'expriment essentiellement en termes de risques de pollution des eaux superficielles et de vulnérabilité des eaux souterraines alimentant la population en eau potable.

Les impacts du projet sur les eaux superficielles et les mesures adoptées par le Maître d'Ouvrage, afin de les réduire, les compenser ou les limiter, ont été examinés aux chapitres 4.1.4. et 5.2.

De même, les impacts et les mesures prises vis à vis des eaux souterraines, et en particulier des eaux servant à l'alimentation en eau potable, font l'objet des paragraphes 4.1.5. et 5.3.

6.3. Les effets liés au bruit

Le tableau ci-dessous indique, pour les différents niveaux sonores, leurs effets sur l'appareil auditif et les impressions auditives qu'ils procurent.

Possibilité de conversation	Sensation auditive	Nbre de dB	Bruits intérieurs	Bruits extérieurs	Bruit des véhicules
A voix chuchotée	Seuil d'audibilité	0	Laboratoire d'acoustique		
	Silence inhabituel	5	Laboratoire d'acoustique		
	Très calme	10	Studio d'enregistrement Cabine de prise de son		
		15		Feuilles légères agitées par vent doux dans jardin silencieux	
		20	Studio de radio	Jardin tranquille	
		25	Conversation à voix basse à 1,50 m		
		30	Appartement dans quartier tranquille		
A voix chuchotée normale	Assez calme	35			Bateau à voile
		40	Bureau tranquille dans quartier calme		
		45	Appartement normal	Bruits minimaux le jour dans la rue	Transatlantique de 1 ^{re} classe
Assez forte	Bruits courants	50	Restaurant tranquille	Rue très tranquille	Auto silencieuse
		60	Grands magasins Conversation normale Musique de chambre	Rue résidentielle	Bateau à moteur
	Bruyant mais supportable	65	Appartement bruyant		Automobile de tourisme sur route
		70	Restaurant bruyant Musique	Circulation importante	Wagons-lits modernes
		75	Atelier dactylo Usine moyenne		Métro sur pneus
	Pénible à	85	Radio très puissante Atelier de tournage et	Circulation intense à 1 m	Bruits de métro en marche Klaxons d'autos

Difficile	entendre	95	d'ajustage			
			Atelier de forgeage	Rue à trafic intense	Avion de transport à hélices à faible distance	
Obligation de crier pour se faire entendre	Très difficilement supportable	100	Scie à ruban	Marteau-piqueur dans rue à - 5 m	Moto sans silencieux à 2 m Wagon de train	
			Presse à découper de moyenne puissance			
		105	Raboteuse		Métro (intérieur de wagon de qqes lignes)	
Impossible	Seuil de douleur Exige une Protection spéciale	110	Atelier de chaudronnerie	Rivetage à 10 m	Train passant dans une gare	
			120	Banc d'essais de moteurs		Moteurs d'avion à quelques mètres
			130	Marteau-pilon		
		140	Turbo-réacteur au banc d'essai			

Après réalisation des aménagements routiers projetés entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat, les niveaux sonores ne dépasseront généralement pas 65 dB(A) (ambiance sonore modérée) et ne seront qu'exceptionnellement supérieurs à 70 dB(A) (ambiance sonore animée).

Par conséquent, et au regard du tableau ci-dessus, les niveaux de bruit issus de la circulation routière, en particulier sur la voie nouvelle entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, ne seront, en aucun cas, à même de provoquer des détériorations du système auditif.

Néanmoins, les autres impacts éventuels du projet en matière de santé ne sont pas directement quantifiables à l'heure actuelle. En effet, la corrélation entre le bruit et la gêne a été établie au moyen d'enquêtes psychosociologiques, mais la sensibilité psychologique fait intervenir de nombreux facteurs individuels et les réponses sont très variables d'une personne à une autre. Dans ce contexte, le respect des seuils réglementaires en vigueur peut être considéré comme de nature à éviter les risques d'impacts sur la santé des riverains de la voie, ces seuils étant situés à des niveaux où la probabilité de gêne est jugée comme acceptable.

6.4. Les impacts pendant les travaux

Les impacts issus de la phase travaux reprennent certains domaines évoqués ci-dessus, en particulier la qualité des eaux, le bruit et la qualité de l'air, auxquels peuvent s'ajouter la dispersion des poussières produites par les travaux.

Les dispositions techniques de détail en matière d'organisation de chantier ne pouvant être arrêtées au stade de l'étude d'impact, seuls des objectifs généraux de protection et prévention contre les nuisances générées durant les travaux peuvent être envisagés.

Le chapitre 5.1. détaille les mesures à prendre durant la période des travaux. Celles-ci contribueront aussi à réduire ou prévenir les éventuels impacts des travaux sur la santé des individus.



VII. ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE

7.1. Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances

Soulignons tout d'abord qu'une telle analyse des coûts des pollutions et nuisances se heurte à ce jour à de nombreuses difficultés techniques et scientifiques, en l'absence notamment d'outil méthodologique.

On peut néanmoins supposer que l'aménagement de la liaison Saint Vincent de Cosse – Sarlat **n'engendrera pas de coût supplémentaire à ceux supportés actuellement par la collectivité du fait de l'exploitation de l'itinéraire actuel.**

Au contraire, du fait d'une amélioration des conditions de circulation et de sécurité pour les véhicules empruntant cet itinéraire, les déplacements devraient être écourtés, facilités et plus sécuritaires, impliquant ainsi des coûts moindres pour la collectivité.

7.2. Analyse des avantages induits pour la collectivité

Les avantages de l'aménagement de la liaison Saint Vincent de Cosse - Sarlat induits pour la collectivité, bien que difficilement quantifiables en raison de l'absence d'outils méthodologiques adaptés, **ne seront pas négligeables et globalement positifs.**

En effet, comme il a été montré au **paragraphe 4.9.**, ces aménagements ont été conçus dans le but d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité des véhicules empruntant l'itinéraire, par le biais notamment d'un contournement de Beynac par le Sud.

Une meilleure hiérarchisation du niveau des voies adjacentes sera notamment assurée au droit des carrefours principaux.

Les usagers verront ainsi leurs **déplacements facilités, optimisés et sécurisés.**

7.3. Evaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet

Aucune augmentation sensible du trafic ne sera générée du fait des aménagements projetés. Il y aura uniquement un report d'une partie du trafic empruntant l'actuelle RD 703 dans la traversée de Beynac sur la nouvelle voie entre Saint Vincent de Cosse et Vézac. Par conséquent, **les consommations énergétiques résultant du projet ne subiront pas une évolution notable par rapport à la situation actuelle**, en dehors de l'évolution annuelle naturelle du trafic routier sur routes départementales (en moyenne 2,5% par an).

Seuls, certains trajets pourront être modifiés ponctuellement, du fait d'un meilleur niveau de service offert par cette infrastructure, après aménagements et d'une meilleure hiérarchisation sera réalisée au niveau des carrefours avec les voies adjacentes.



VIII. METHODES D'ETUDES : ANALYSE ET PROBLEMATIQUE ASSOCIEES

8.1. Considérations générales

Le champ d'étude concerné par les études d'impact est généralement très large. Il varie selon la problématique posée et doit être adapté à chaque opération.

Les professionnels de l'environnement ont donc vu la nécessité de mettre au point des méthodes spécifiques et d'utiliser des outils spécialement adaptés à une telle procédure.

Il est important de signaler que l'élaboration d'une étude d'impact demande l'intervention de personnes dotées de compétences différentes et complémentaires au sein d'une équipe pluridisciplinaire.

8.2. Analyse méthodologique

Avant d'évaluer les effets d'un aménagement (quel qu'il soit) sur l'environnement, un examen très complet des caractéristiques du site concerné et du projet envisagé est nécessaire.

Ce travail itératif se présente en deux étapes complémentaires :

1- Une prise en considération des données préexistantes abordant des aspects précis du projet ou traitant de problématiques plus générales en matière d'environnement et d'impacts.

Une partie des informations a été communiquée par le Maître d'Ouvrage - le Conseil Général de la Dordogne ; Direction des Routes Départementales - comme par exemple les caractéristiques techniques de l'ouvrage. D'autres données ont été recueillies auprès d'organismes publics ou privés compétents (Météo France, DDE, DIREN, conseillers agricoles, ...). Nos démarches s'appuient sur des documents techniques normalisés et sont réalisées conformément aux règles juridiques en vigueur.

2- Un ensemble de mesures réalisées par notre société ou confiée à des prestataires agréés, afin de générer un ensemble d'informations étroitement corrélées à la problématique de l'étude.

Les choix méthodologiques adoptés par notre bureau d'études permettent de répondre au mieux aux objectifs de l'étude d'impact, qui peut ainsi être considérée comme fiable.

8.3. Visites et reconnaissances sur le terrain

Préalablement à toute démarche sur le terrain, une prise de connaissance la plus complète possible des caractéristiques et du contexte du projet est nécessaire. La bande d'étude proprement dite est alors constituée par l'emprise même du projet, la RD 57, ainsi que toute la zone environnante potentiellement concernée.

Une première visite exploratoire permet d'effectuer une reconnaissance préalable du site de l'opération, tout en mettant en évidence les points les plus sensibles. Les visites de terrain suivantes fournissent les principales données et les différents indicateurs aboutissant à une définition précise de l'état initial de la bande d'étude. Les entretiens avec le Maître d'Ouvrage et les plans de principe des aménagements vont faciliter leur compréhension et de leur fonctionnement.

8.4. Problématique rencontrée

La réalisation de cette étude n'a rencontré aucune contrainte majeure, en dehors des délais de réponse plus ou moins importants des organismes ou personnes privés contactés.

◆◆◆

Cette étude a été réalisée au bureau d'études EREA
De Juin 1999 à Août 2000 par

Philippe PARIS - Directeur d'Etudes
Gérard GARBAYE - Ingénieur Ecologue
et
Marie Paule PLANTEY - Chargée d'Etudes

Les documents graphiques ont été réalisés par

Elodie DECOUDRAS - cartographe

◆◆◆