



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement  
et du Logement d'Aquitaine

Bordeaux, le 30 avril 2010

01 56 24 88 22

01 56 24 47 24

Mission Connaissance et Évaluation

Pôle Évaluation et Appui à l'autorité environnementale

Affaire suivie par : Karine MAUBERT-SBILE

**Avis de l'autorité administrative de l'État sur l'évaluation environnementale  
(en application de l'article L.122-1 et R.122-1 du Code de l'environnement)  
Travaux d'aménagement de la section Nord de la déviation de Sarlat la Canéda (24)**

**Préambule : Contexte réglementaire de l'avis**

L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été saisie par courrier du 26 mars 2010 par Madame la Préfète de la Dordogne sur l'évaluation environnementale du projet d'aménagement de la section Nord de la déviation de Sarlat la Canéda, dont le maître d'ouvrage est le Conseil Général de la Dordogne.

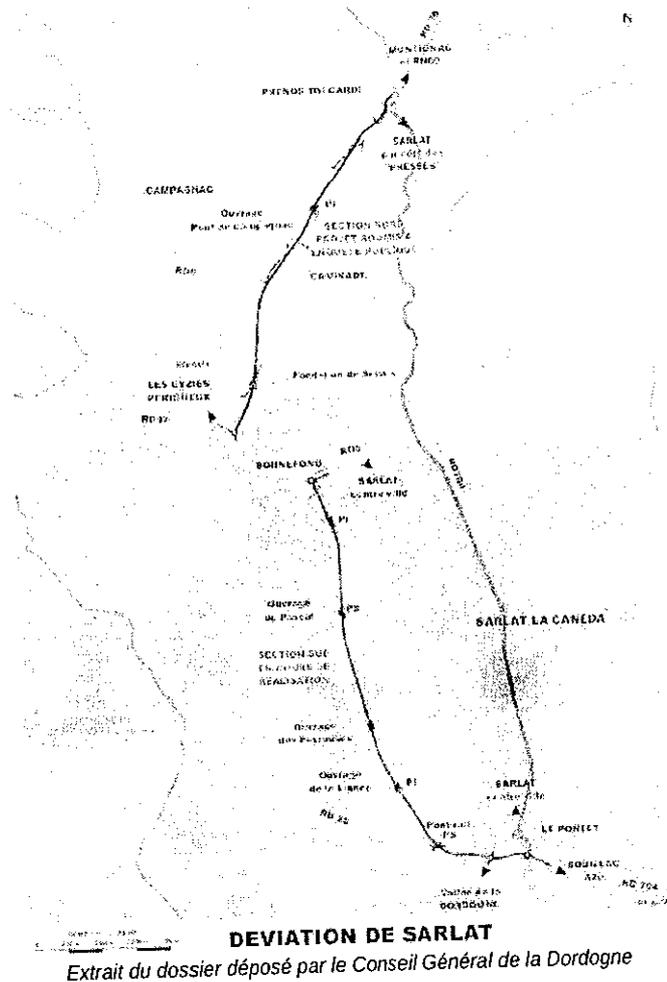
Cette saisine étant conforme aux dispositions du code de l'Environnement (articles L. 122-3, R. 122-1-1, R. 122-8 10°, R122-13), il en a été accusé réception le 1er avril 2010. L'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement dispose d'un délai de deux mois à compter de ce 1er avril 2010 pour donner son avis sur l'évaluation environnementale de ce dossier.

**I – Présentation du projet**

Le Conseil Général de la Dordogne a engagé depuis 1993 un programme visant à dévier le trafic de transit du centre ville de Sarlat. La projet de déviation se situe à l'ouest de la commune, sur une longueur totale de 8 km environ.

La section sud de la déviation est en cours de travaux.

Le dossier présenté à l'autorité environnementale concerne la section Nord de la déviation.



## II – L'analyse du caractère complet du dossier

Le dossier reçu comprend les pièces suivantes :

- Pièce A Objet de l'enquête – informations juridiques et administratives
- Pièce B Plan de situation
- Pièce C Notice explicative
- Pièce D Plan général des travaux
- Pièce E Etude d'impact
- Pièce F Dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Sarlat la Canéda

L'étude d'impact plus spécifiquement est structurée de la façon suivante :

1. Résumé non technique de l'étude d'impact.
2. Appréciation des impacts du programme (impacts de la section sud en cours de travaux)
3. Analyse de l'état initial du site de la section nord.
4. Justification et présentation du projet d'aménagement de la section nord de la déviation de Sarlat la Canéda.
5. Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et mesures environnementales associées
6. Estimation des coûts relatifs aux mesures en faveur de l'environnement
7. Analyse des effets du projet sur la santé humaine.
8. Analyse des méthodes d'évaluation utilisées

## 9. Auteurs des études

L'étude d'impact ne comporte pas d'annexe.

Le dossier est conforme dans son contenu au code de l'environnement et couvre l'ensemble des thèmes requis.

### III – L'analyse détaillée de la qualité du contenu du rapport d'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'il contient

#### IV. 1 L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique rappelle des éléments issus de l'analyse de l'état initial, l'analyse des impacts du projet ainsi que les mesures d'accompagnement. Il n'expose pas les raisons qui ont conduit à ce tracé.

Toutefois, il présente des cartes de synthèse qui permettent d'appréhender facilement les impacts du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures d'accompagnement que le maître d'ouvrage compte prendre.

#### IV.2 L'analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement

- **le milieu physique**

Cette partie descriptive pointe notamment une sensibilité particulière au niveau de l'aquifère du Coniacien sensible aux pollutions de surface en raison d'une couverture insuffisante.

- **le milieu naturel**

Le projet jouxte le périmètre du site d'intérêt communautaire FR7200666 « Vallée des Beunes ». Toutefois, l'étude s'appuie sur les éléments du document d'objectif validé par le comité de pilotage du 8 décembre 2004 pour présenter la localisation des habitats naturels d'intérêt communautaire inventoriés en 2000, dont aucun ne figure à proximité du projet.

Le milieu naturel a par ailleurs fait l'objet d'inventaires pour ce projet en 2008 et est décrit au sein de l'étude d'impact dans ses composantes floristiques et faunistiques.

Les formations végétales présentes le long du tracé sont décrites et cartographiées. La flore remarquable est également évaluée et cartographiée.

La faune a été inventoriée et cartographiée lorsqu'il s'agissait d'une faune remarquable : espèces peu communes à espèces rares telles que le criquet des roseaux. Une carte spécifique aux chiroptères a été produite. Une carte des habitats des espèces remarquables tels que les lépidoptères aurait également été intéressante.

La valeur écologique a été évaluée en superposant la valeur floristique et la valeur faunistique, mettant en évidence sur la zone d'étude une valeur écologique le plus souvent moyenne à assez forte. Localement, dans la partie sud de la zone d'étude, cette valeur écologique est estimée forte à très forte.

- **Le milieu humain**

Cette partie donne une description du milieu humain à différentes échelles, notamment celle de la zone d'étude. Elle présente une cartographie précise de tous les propriétaires fonciers de la zone d'étude.

Elle cite le plan de zonage du PLU, sans faire apparaître de contrainte majeure alors que :

- une zone réservée à l'accueil des gens du voyage se trouve à proximité immédiate de la déviation
- le tableau de synthèse des contraintes précise que le règlement de certaines zones interdit les exhaussements et affouillements de sol ; la justification ou la motivation de ce règlement de zone(s) aurait pu constituer un éclairage complémentaire pour la compréhension du projet.

- **Le paysage**

Le paysage fait l'objet d'une description principalement du point de vue de la zone d'étude.

L'étude ne présente pas les structures et entités paysagères qui caractérisent les paysages du Périgord Noir ni ce qui en fait leur valeur.

Les composantes paysagères permettant d'intégrer le projet au paysage ne sont pas présentées.

- **Les éléments du cadre de vie**

Le cadre de vie est présenté dans ses composantes pollution et bruit.

L'analyse relative à la pollution de l'air porte sur la sensibilité du site, évaluée à partir du nombre de personnes concernées (population riveraine) et du type de population. La conclusion de l'étude semble être que le site est peu sensible (population riveraine au projet faible et absence de population dite sensible à la pollution).

Le bruit a fait l'objet d'une campagne de mesures sur la zone d'étude, permettant de donner une vision complète de l'état initial pour ce qui concerne le bruit.

**L'analyse de l'état initial du site constitue un inventaire relativement complet des composantes de l'aire d'étude, mais il lui manque une synthèse hiérarchisant les enjeux, pouvant servir d'appui dans la compréhension du processus d'élaboration du projet.**

**De plus la lecture du dossier est rendue difficile par une cartographie aux échelles et aux orientations différentes, ne permettant pas de se faire facilement une idée sur l'intérêt global de la zone d'étude.**

#### *IV.3 Justification et présentation du projet d'aménagement*

Cette partie reprend les objectifs visés par le maître d'ouvrage dans le cadre de ce projet. Elle rappelle les critères qui ont prévalu lors du choix du parti d'aménagement de l'ensemble de la déviation.

Pour ce qui concerne la section nord de la déviation, le choix s'est porté sur la variante dite Caminade, qui permet d'éviter la traversée d'un hameau. **Hormis ce point relatif au cadre de vie, la recherche d'alternatives vis à vis des préoccupations d'environnement n'est pas présentée.**

#### *IV.4 L'analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement*

- **Les effets temporaires durant la phase chantier**

Les effets ne sont généralement pas évalués : cette partie consiste en une série de mesures permettant d'envisager de limiter les effets des chantiers, mais ne constitue pas une analyse des effets du chantier sur l'environnement.

- **Les effets permanents sur le milieu physique**

Le projet va impacter la topographie de façon importante puisque le profil en long implique des secteurs de déblai pouvant aller jusqu'à 12 mètres et des secteurs de remblais pouvant atteindre 16 mètres. Afin de limiter les apports pour les remblais, il est envisagé de réutiliser autant que possible les matériaux déblayés sur place. Il est toutefois précisé que ces mouvements de terre vont générer le décapage des formations superficielles, une modification des conditions hydriques des sols, et potentiellement une accélération de l'érosion des formations géologiques supérieures, sans que ces impacts ne soient davantage évalués ou qualifiés.

Des dispositifs sont prévus afin de retenir puis traiter les eaux pluviales potentiellement polluées, ainsi que les pollutions accidentelles. La sensibilité de l'aquifère du Coniacien évoquée au sein de l'analyse de l'état initial du site et de son environnement n'est pas ré-évoquée en tant que telle dans cette partie.

#### - Les effets permanents sur le milieu naturel

Parmi les impacts qualifiés de forts au sein de l'étude, figure la destruction partielle d'une zone humide ainsi que la perturbation de son alimentation hydrique.

L'impact sur l'Amaranthe de Bouchon, espèce protégée au niveau régional, est la destruction partielle de l'unique station présente. Il est qualifié de faible en raison de son faible enjeu écologique. Cependant, cette espèce relevant d'une protection prise par arrêté ministériel, une demande de dérogation pour destruction d'espèce protégée a été accordée par arrêté en date du 15 octobre 2009.

Les modifications micro climatiques aux abords de la route, liées principalement au défrichage, ainsi que les modifications des caractéristiques des sols auront des impacts sur la lisière des bois et à terme devrait faire évoluer les groupements forestiers vers l'ormie rudérale, sans que soient précisées l'étendue prévisible de ces transformations, ni la valeur écologique potentielle de tels boisements.

Les impacts sur la faune sont qualifiés de modérés sous réserve de certaines dispositions :

- déboisements effectués hors des périodes de nidification pour l'avifaune, de reproduction et d'hibernation pour les chiroptères et les mammifères
- un aménagement paysager judicieux des déblais - remblais liés à l'infrastructure

L'impact est qualifié d'assez fort pour les lépidoptères et les orthoptères en raison de la destruction partielle de leurs habitats

#### - Les effets sur le milieu humain

Le projet prévoit le rétablissement de l'ensemble des voiries et des chemins de randonnées interceptés par la future déviation et l'indemnisation des propriétaires fonciers impacté par l'emprise de cette dernière.

L'attractivité économique du secteur pourrait aussi croître en raison de l'amélioration de son accessibilité.

#### - Les effets permanents sur le paysage

Il est envisagé de réaliser une intégration paysagère des talus générés par les remblais et déblais du projet, ainsi que des délaissés.

Le dossier comprend une planche relative à l'intégration paysagère du projet (photomontage).

Cependant, l'impact du projet sur les grands paysages et notamment les points de vue éloignés ne sont pas traités, notamment pour ce qui concerne les secteurs où les remblais et déblais sont les plus importants (jusqu'à 16 et 12 mètres de hauteur).

#### - Les effets permanents sur les éléments du cadre de vie

Pour ce qui concerne la qualité de l'air, les impacts du projet sont jugés inexistantes en raison de la dilution de la pollution dans l'atmosphère.

Les analyses précises portant sur les impacts liés au bruit entraînent mettent en évidence la nécessité de deux type de mesures :

- des mesures de protection à la source (merlons)
- des mesures de protection de façade pour les pièces de vie des habitations.

Cependant, la dégradation du cadre de vie dans les espaces extérieurs n'est pas envisagée. De même, l'aire d'accueil des gens du voyage, située à proximité immédiate de la partie sud du projet, n'est pas évoquée dans ce chapitre.

#### - Analyse des effets du projet sur la santé humaine

Cette partie présente de nombreuses généralités relatives aux effets de la pollution sur la santé. Elle présente les niveaux de pollution imputables au projet et conclut à l'absence d'incidence significative sur la santé.

L'analyse des impacts du projet sur l'environnement envisage les thèmes traités au sein de l'analyse de l'état initial. La synthèse qui en est faite ne permet pas de hiérarchiser ces impacts. La précision du traitement des différents thèmes est inégale, voire insuffisante dans certains cas (paysage notamment).

#### IV.5 L'analyse des mesures d'accompagnement

##### - Les mesures de suppression ou de réduction des impacts

Elles portent sur

- le maintien de l'alimentation hydrique des zones humides, pour lesquelles sont prévus des ouvrages hydrauliques qui devraient permettre d'assurer le maintien de deux d'entre elles (la troisième abritant le criquet des roseaux, espèce rare en Aquitaine, semble ne pouvoir être maintenue)
- la réduction des coupures des axes de déplacement des petits mammifères en surdimensionnant les ouvrages hydrauliques
- la réduction du risque d'artificialisation des milieux traversés par l'utilisation d'espèces indigènes au sein des aménagements paysagers
- la diminution du risque de mortalité de la faune par collision par aménagement des déblais remblais et des délaissés
- la réduction des impacts sur les boisements par des précautions prises lors des défrichements
- l'aménagement écologique des bassins de rétention
- le bruit avec les mesures évoquées ci avant intégrées au projet

##### - Les mesures compensatoires

Il est prévu la mise en place de nouveaux boisements en compensation des boisements défrichés, sans que soit précisées la superficie envisagée, ni la localisation de ces nouveaux boisements.

En ce qui concerne les impacts et les mesures de réduction, suppression d'impacts, le dossier présente des actions intéressantes mais elles sont souvent présentées au conditionnel ou sous forme de préconisation. Il subsiste des incertitudes relatives notamment au maintien de la zone humide abritant le criquet du roseau et au dimensionnement et à la localisation des mesures compensatoires envisagées.

#### IV.6 L'analyse des coûts

##### - les coûts relatifs aux mesures en faveur de l'environnement

Les coûts relatifs aux mesures en faveur de l'environnement sont répartis en quatre postes :

- l'hydraulique et l'assainissement
- les protections acoustiques
- les aménagements paysagers
- la reconnaissance archéologique

Si ces éléments sont chiffrés, cette partie ne donne pas d'information sur le mode de calcul de ces coûts.

##### - les coûts collectifs

L'étude comporte une évaluation des coûts liés à la pollution de l'air et des coûts liés à l'effet de serre, et, s'agissant d'un projet ayant comme objectif un report de transit, conclut à un bilan nul à l'échelle de la commune de Sarlat. L'aspect d'un éventuel accroissement de l'activité économique sur ce secteur induit par les améliorations d'accessibilité n'est pas traité.

#### *IV.7 L'analyse des méthodes d'évaluation utilisées*

Une présentation des méthodes d'évaluation est réalisée pour chacun des thèmes traités. Elle est particulièrement argumentée sur le thème du milieu naturel.

#### **V. Prise en compte de l'environnement dans le projet**

Au titre des conclusions, il convient de noter que la présente étude s'est appuyée sur un état initial portant sur l'ensemble des thèmes à traiter pour un tel projet, témoignant de la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte l'environnement dans toutes ses composantes.

Les impacts, ainsi que les mesures d'accompagnement à prendre, ont globalement été envisagés, ils l'ont toutefois été de façon inégale.

Le dossier aurait mérité d'être étayé sur des solutions alternatives, sur la prise en compte du paysage dans le projet, ainsi que sur la présence d'une aire d'accueil des gens du voyage à proximité immédiate du tracé de la déviation.

Pour le préfet de région et par délégation  
Le Directeur adjoint

Jean-Pierre THIBAUT