

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

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

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

### Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :  
14/03/2022

Dossier complet le :  
14/03/2022

N° d'enregistrement :  
2022-12367

#### 1. Intitulé du projet

Aménagement d'une véloroute entre le bourg de Javerlhac et la Chapelle Saint Robert et Nontron.

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

##### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

##### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Communauté de Communes du Périgord Nontronnais

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

SAVOYE Gérard, Président.

RCS / SIRET

2 0 0 0 7 1 8 1 9 0 0 0 1 1

Forme juridique EPCI

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

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

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6.c) Constructions de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 kms.	Création d'une véloroute de 11 kilomètres.

#### 4. Caractéristiques générales du projet

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

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

Aménagement d'une ancienne voie ferrée déclassée, de chemins ruraux existants et de voies communales en véloroute ( 11 kilomètres dont 9 en site propre).

Reprofilage des voies existantes et des accotements (hors voies communales) avant la mise en place d'un revêtement bitumineux (enrobé) sur une largeur moyenne de 2.5 mètres et sur 3 mètres à proximité des des 2 centres bourgs.

Le projet permettra de relier 5 communes sur le territoire de la Communauté de Communes du Périgord Nontronnais.

Le lecteur se reportera au descriptif du projet, partie 7 de ce formulaire.

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

Ce projet s'inscrit dans le schéma Régional des véloroutes de Nouvelle Aquitaine et plus précisément dans un tronçon de la Flow vélo qui relie Thiviers en Dordogne à l'île d'Aix en Charente Maritime.

Le tronçon de Javerlhac bourg à Nontron ( 11 kms) vise à améliorer les déplacements du quotidien sans utiliser de manière systématique un véhicule à moteur.

Ainsi, dans le bourg de Javerlhac il sera possible d'irriguer les commerces de proximité (boulangerie, bar, supérette, ...) mais également les services au public comme la Mairie, la salle culturelle, le point lecture ainsi que les équipements sportifs (stade, dojo, citystade). Un itinéraire sécurisé rejoindra l'école primaire de la commune.

A Nontron, après le viaduc du cinéma, il sera possible de retrouver au sud une voie partagée peu fréquentée ramenant les utilisateurs vers les équipements sportifs de Nontron et Saint Martial de Valette (tennis, stades de foot et de rugby, centre aquatique) mais également les services liés à la jeunesse (ALSH et crèche); par ailleurs cet accès servira à l'accès au camping de Saint Martial de Valette, aux commerces (bar tabac, boulangerie) et aux services publics de cette commune mais également à l'école (maternelle jusqu'au Cm2).

Par le nord, un accès partagé peu fréquenté permettra de rejoindre la cité scolaire, les 3 écoles, les services publics de la commune et les commerces et artisans. Un effort de signalétique sera à réaliser.

De plus cet aménagement à une vocation touristique en espérant accueillir des cyclotouristes pendant les périodes estivales principalement et ainsi alimenter le tissu économique de notre territoire.

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

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

Les travaux prévus pour une durée de 7 mois seront réalisés en une seule phase.

Les principaux travaux seront:

- débroussaillage des parcelles de l'ancienne voie ferrée aux périodes propices
- hersage et criblage du ballast afin de supprimer l'humus
- reprofilage des voies existantes (chemins ruraux et parcelles de l'ancienne voie de chemin de fer)
- création de voies avec l'apport de matériaux sur les parcelles se situant sur des prairies agricoles
- aménagement sécuritaire des carrefours et intersections

- Aménagement de plusieurs haltes de repos simples, d'une halte principale (Nontron) et d'une secondaire (Javerlhac et la Chapelle Saint Robert) dans l'optique de poursuivre l'aménagement en amont et en aval de ce dernier (projet global de 24 kms entre la Coulée d'Oc en Charente et la Voie verte de Saint Pardoux la Rivière.

- Aménagement, restauration et sécurisation des ouvrages SNCF existants pour le franchissement du réseau hydrographique.

- mise en place d'une bande roulement en revêtement bitumineux

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

Après sa mise en service le trafic sur cette véloroute sera principalement composé de locaux (pour se rendre au travail, aux différents services et commerces,...).

Ce projet va permettre une connexion entre les différentes communes tout en assurant aux ayants droits d'accéder à leur parcelles.

Le trafic est difficile à estimer en semaine mais nous estimons entre 100 et 200 utilisateurs hebdomadaire. Cet espace sera très certainement davantage fréquenté en période de vacances et les week-ends pour le loisir.

Ce projet facilitera l'accueil de touristes et cyclotouristes itinérants (itinérance liée à la Flow vélo) mais également de favoriser les pratiques sportives de pleine nature pour les locaux.

Un compteur relié à la plateforme nationale des fréquentations (PNF) de Vélos et territoires sera installé.

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

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

Demande de permis d'aménager.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Tronçon de 11 kilomètres, avec 3 mètres de largeur à proximité des bourgs de Nontron et de Javerlhac (soit 1.5 km à peu près) et 2.5 mètres de large sur le reste du tracé.	

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Javerlhac et la Chapelle Saint Robert  
Saint Martin le Pin  
Lussas et Nontronneau  
Saint Martial de Valette  
Nontron

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_"

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

Point de départ :

Long. 0 ° 39' 52" 82 Lat. 45 ° 31' 18" 94

Point d'arrivée :

Long. 0 ° 33' 43" 15 Lat. 45 ° 34' 10" 85

Communes traversées :

Javerlhac et la Chapelle Saint Robert  
Saint Martin le Pin  
Lussas et Nontronneau  
Saint Martial de Valette  
Nontron

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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

Oui

Non

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

Oui

Non

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

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

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

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

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF de type 1: Vallée du réseau hydrographique du Bandiat
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Parc Naturel Régional du Périgord Limousin
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Forage de Fontaine du Canal (Jomelière)
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des parties sur le tracé sont ponctuellement inondées du fait de l'accumulation de végétaux et autres matériaux dans les caniveaux existants. Des caniveaux existants seront également nettoyés et curés pour l'évacuation de l'eau en surface ainsi que les fossés sur les voies goudronnées. Pas d'impact sur les masses d'eau souterraines.
<b>Ressources</b> Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'apport de matériaux ( pour le reprofilage des chemins ruraux et des parcelles actuellement en prairies) se fera avec des matériaux locaux (calcaires issus de la carrière de Saint Martial de Valette)
<b>Milieu naturel</b> Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'impact sera moindre pour la flore et nul pour la faune pour l'aménagement des parcelles de prairies. Des mesures compensatoires (plantations,...) pourront être effectuées. La véloroute va s'implanter sur des emprises ferroviaires et routières existantes sur sa majeure partie. Les franchissements des cours d'eau se feront au niveau d'ouvrages existants.
Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aléas sismiques faibles
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Trafic d'engins non motorisés et trafic de piétons.
	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bruit de chantier en phase travaux et bruit induit par la circulation routière sur les voies communales goudronnées.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Uniquement en phase travaux, émissions de poussières et de gaz d'échappement pendant les travaux.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les surfaces imperméabilisées ajoutées par le projet généreront des rejets d'eaux pluviales qui seront infiltrés sur les abords de la voie enrobée et seront ainsi disponibles pour la recharge des eaux souterraines.</p> <p>La gestion actuelle des eaux pluviales de l'ensemble parcelle de l'ancienne voie ferrée, des chemins ruraux et voies routières empruntées ne sera pas modifiée.</p> <p>Aucun collecteur d'eaux pluviales ni aucun rejet canalisé ne sera créé.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Production de déchets de chantier en phase travaux réutilisables (broyats de végétaux).</p>



<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Implantation de mobiliers en bois et plantations de végétaux locaux visant à intégrer le projet dans le patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

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

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

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

Paysage: Pour l'intégration paysagère, les aménagements pour cette véloroute sera constitué de mobiliers en bois et de plantations d'espèces locales.

Eaux pluviales: La gestion actuelle des eaux pluviales de l'ensemble des parcelles de l'ancienne plateforme ferroviaire, des voies routières existantes et des parcelles en fond de prés empruntées par le tracé ne sera pas modifiée.  
Aucun collecteur d'eaux pluviales ni aucun rejet canalisé ne sera crée dans le cadre du projet.

Les caniveaux existants seront curés et nettoyés.

Milieux naturels: Seules quelques centaines de mètres (700 mètres sur 11 kms) de prairies longeant l'ancienne voie ferroviaire seront impactées par le projet (apport de matériaux calcaires pour structure). Les ouvrages existants seront utilisés pour le passage des cours d'eau. Les parcelles de l'ancienne voie ferrée et les chemins ruraux existants seront simplement débroussaillés.

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

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

Compte tenu:

- de l'aménagement du projet sur des plateformes ferroviaires, des chemins ruraux et voies goudronnées existantes (10,3 kms sur les 11 kms du projet) et seulement 700 mètres d'aménagement de prairies,
- de l'utilisation d'ouvrages existants pour le franchissements des cours d'eau,
- de la conservation de la gestion actuelle des eaux pluviales issues de l'ancienne plateforme ferroviaire, des chemins ruraux et voies communales existantes (aucune création de rejet canalisé d'eau pluviales),

nous estimons que ce projet ne devrait pas faire l'objet d'une évaluation environnementale.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

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

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

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

Objet
Notice appel à projet

## 9. Engagement et signature

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



Fait à Nontron

le, 03/02/2022

Signature

  
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
DU PÉRIGORD  
NONTRONNAIS





MAITRE D'OUVRAGE

**Communauté de Communes  
Périgord Nontronnais**

48-50 rue Antonin Debidour 24300 NONTRON

☎ : 05 53 60 33 88

**Aménagement Vélo Route  
Tronçon Javerlhac - Nontron**

Notice Appel à projet 2021

Descriptif du tracé et prestations techniques envisagées

# 1 PRESENTATION GENERALE

## 1.1 Tracé envisagé

Dans le cadre du schéma régional des véloroutes de la Nouvelle Aquitaine, partant de l'Île d'Aix en Charente-Maritime, pour rejoindre THIVIERS, dans le département de la Dordogne, un des tronçons principaux passe par JAVERLHAC et NONTRON

Sur ce tronçon, le tracé emprunte principalement l'emprise d'une ancienne voie ferrée.  
Hors de ces emprises, le tracé est prévu sur des partages de voies existantes  
Mais également en emprise totalement neuve avec création de la structure de chaussée.

En emprise ancienne voie ferrée, il existe des ouvrages de franchissement soit de cours d'eau soit en surplomb de relief ou de voie routières.

En emprise neuve, il sera nécessaire de créer des ouvrages de franchissement qui quoique réduits devront présenter des caractéristiques pérennes de stabilité et de sécurité.

## 1.2 Décomposition tracé et ouvrages

NOTA : Voir les documents plans en annexes

### Sous tronçon 1 : JAVERLHAC - "CHEZ LA BELLE"

Longueur totale : 2 905 ml

Le tracé de la future voie douce démarre du bourg de Javerlhac au carrefour de la RD93 et de l'Avenue de la Garenne, en face de la Mairie de Javerlhac. On utilise le tracé de l'ancienne voie ferrée jusqu'au croisement de la RD75 qu'il faut traverser.

Le tracé continue d'emprunter l'ancienne voie ferrée jusqu'au carrefour du bourg de Chantegros, voie communale n° 9 et 201.

Le tracé continu sur le chemin rural de Chantegros à Bondazeau, non loin du hameau de Chantegros, avant de redescendre via un barreau neuf à créer et rejoindre le tracé de l'ancienne Voie ferrée.  
Il longe ensuite cette ancienne voie ferrée jusqu'au droit du hameau " Chez la Belle"

Cette portion de nouvelle voie douce est proche du cours d'eau du Bandiat, de zones boisées et forestières naturelles ou anciens cultivars.

Ouvrages ou points spécifiques : (voir chapitre 2)

- Aménagement de la traverse de la RD 75
- Ancien pont enjambant le cours d'eau du Bandiat à rénover et sécuriser pour le passage de la voie douce.  
Voir article 2.2-1 du présent document

### Sous tronçon 2 : " CHEZ LA BELLE " – " VILLEJALET "

Longueur totale : 3 870 ml

Le tracé emprunte l'ancienne voie ferrée jusqu'à la voie inetrcommunale n°201 et le bâtiment de l'ancien garde-barrière de Lespinasse. Il longe ensuite le chemin rural partant de la voie intercommunale n°201 de Saint Martin le Pin sur environ 300m.

Ensuite le tracé réemprunte le tracé de l'ancienne voie ferrée jusqu'au bâtiment garde-barrière du hameau de Villejallet.

**Sous tronçon 3 : "VILLEJALET" - NONTRON**

Longueur totale : 3 995 ml

Le tracé emprunte l'ancienne voie ferrée sur une longueur 500m puis longe cette dernière sur environ 700m. Ce segment de 700m nécessite de réaliser une chaussée neuve.

A l'orée du hameau de Puyfaiteau , le tracé emprunte la voie communale n° 8 jusqu'à retrouver le tracé de l'ancienne voie ferrée en passant devant le hameau du Petit Saint-Martin.

Le tracé de l'ancienne voie ferrée emmène ensuite le futur tracé véloroute jusqu'au viaduc existant dit « Le Refuge » en surplomb de la RD 75 pour lequel seront créés les accès amont et aval avec l'implantation de glissières de sécurité et un réaménagement de la voie circulaire sur sa longueur.

Le tracé continue de suivre l'ancienne voie ferrée jusqu'au bâtiment "de l'ancienne gare" de Nontron que le tracé contourne par sa façade Sud.

La véloroute rejoindra ensuite le viaduc de Nontron via la "Place des Droits de l'Homme".

Des aménagements particuliers sont prévus pour l'accès à la passerelle qui enjambe la RD 675 (cf annexe).

**NOTA :** A partir de la place des Droits de l'homme, les usagers vélocipédiques peuvent se diriger vers le centre-ville de NONTRON et les infrastructures sportives de SAINT MARTIAL DE VALETTE  
Et à la sortie du viaduc, les usagers pourront également rejoindre le centre-ville de NONTRON et la commune de SAINT MARTIAL DE VALETTE en empruntant la voie communale d'Azat.

A la sortie du viaduc de Nontron, le tracé de la future véloroute continuera d'emprunter l'ancienne voie ferrée existant jusqu'au pont enjambant la Route de Villars. En amont de cet ouvrage sera créée une rampe et création d'un segment neuf d'environ 60ml pour rattraper ladite route de Villars.

A partir de cet axe, le projet véloroute fait l'objet d'un autre montage.

**Ouvrages ou points spécifiques :** (voir chapitre 2)

- Création de rampes pour accéder au viaduc du Refuge dans sa pénétrante Ouest
- Création d'une rampe métallique pour accès au viaduc de Nontron sur son versant "Place des Droits de l'Homme" et d'un plateau élévateur fonctionnement photovoltaïque pour compenser la différence altimétrique entre le niveau du tablier du viaduc et la passerelle existante surplombant la RD75

## 2 DESCRIPTIF TECHNIQUE

### 2.1 Voie courante

La constitution du tracé de la véloroute répond aux critères évoqués dans les recommandations techniques du CEREMA en tenant compte des spécificités du projet sur notre territoire soit :

- 70% du tracé emprunte le tracé de l'ancienne voie ferrée
- 20% en empruntant des voies communales existantes à faible trafic local, voire très faible
- Un seul croisement d'une route à grande circulation, la RD75

Nous envisageons les prestations suivant ces caractéristiques tout en suivant les critères demandés.

Nous prenons également appui sur les avancées connues pour des réalisations d'aménagements véloroute en territoires peu denses A voir également le site CEREMA page "mobilités-territoires-peu-denses-quelle-place-velo"

#### 1

#### Sur ancienne voie ferrée

Suivant les indications de l'annexe 3 " Note de recommandations techniques du CEREMA" et en particulier les pages 5 à 7.

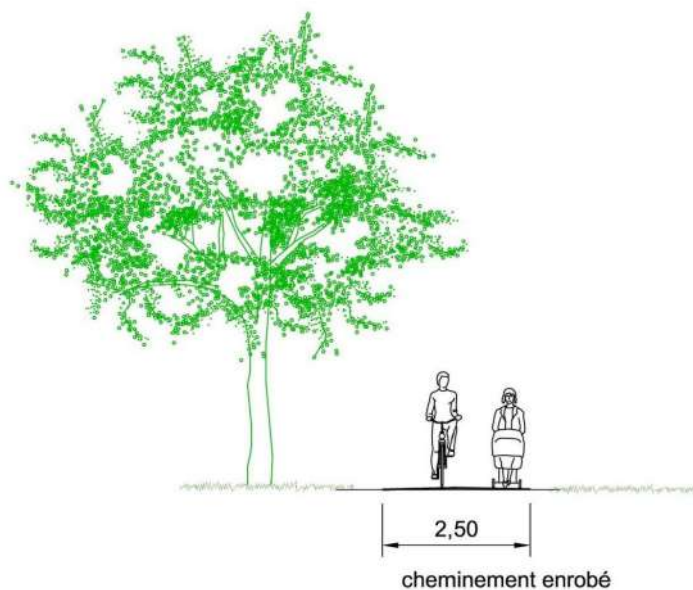
Le projet se situe dans une zone rurale interurbaine dont le trafic estimé d'usagers est de 300 par jour en période estivale, largement inférieur au critère de 1 500 par jour.

Sur ces portions, il n'y aura aucune circulation de véhicules motorisés autorisée sauf les vélos et engins à 2 roues électriques.

La largeur de la voie pour le projet est donc prévue d'une largeur de 2,50 m (alinéa 2 de la page 7 du CEREMA) avec des accotements sécurisés.

- Mise à niveau de la structure de chaussée existante
- Réglages – Constitution des accotements quand absents
- Revêtement de chaussée en enrobé routier, largeur 2,50 m
- Installation des signalétiques nécessaires et règlementaires et de sécurité

#### Coupe de principe





## 2

### Sur voie communales

Comme pour les tronçons sur ancienne voie ferrée, le trafic des usagers reste faible.  
De plus, le trafic routier est lui aussi faible (non mesuré mais en tout état de cause < 1 500 véhicules par jour) et de vitesse modérée (< 50 km/h, occasionnellement entre 50 et 80 km/h, et réglementairement limitée à 80 km/h)

Sur ces tronçons, seront réalisés des aménagements de type "bande cyclable" sur un côté de la voie, de largeur 1,50 m avec des accotements sécurisés et la signalisation sur revêtements afin de marquer visuellement vis-à-vis des conducteurs même si cet aménagement peut être réduit à une simple signalisation verticale.

Nous préférons opter pour un marquage pérenne au sol accompagné de la signalisation adaptée suivant l'exemple ci-dessous.



## 3

### Tronçons neufs créés

L'usage du tracé de l'ancienne voie ferrée ne peut se faire in-situ sur toute sa longueur, il sera nécessaire de la longer par endroits en créant des tronçons entièrement neufs sur des parcelles acquises.

La largeur de la voie sera maintenue à 2,50 m avec les prestations suivantes :

- Terrassements par décaissements et remblais suivant nature du sol et du relief
- Constitution des structures de chaussée par matériaux non gélifs issus du territoire local
- Revêtement de chaussée en enrobé routier, largeur 2,50 m
- Installation des signalétiques nécessaires et réglementaires et de sécurité

## 4

### partagés

### Chemins ruraux ponctuels

Lors de jonctions entre les 2 premiers types (ancienne voie ferrée et voies communales) il y a 3 secteurs nécessitant un passage du tracé avec des partages de circulation de véhicules à caractère agricole.

Ces segments seront réalisés totalement en chaussée neuve, la circulation des véhicules sera très faible et très occasionnelle.

La largeur totale circulaire sera conservée à 2,50 m avec revêtement enrobé renforcé, et les accotements seront élargis et renforcés sur une largeur totale de l'ensemble à 5,00 m.

Des signalétiques spécifiques seront installées en amont et en aval de ces segments de voie.

## 2.2 Points spécifiques :

1

à Javerlhac

Passerelle sur ruisseau Le Bandiat

L'ouvrage fera l'objet d'une étude technique par un bureau désigné à cet effet pour qualifier ses caractéristiques structurelles. En l'état des premières investigations, il a été dimensionné pour des passages de convois ferroviaires, sa capacité porteuse et sa résistance sont suffisantes. Il s'agira principalement de vérifier l'état des éléments métalliques constitutifs (piles, culées, tablier) et de remplacer les parties manquantes ou détériorées.

Le platelage existant sur le tablier sera totalement déposé pour réalisation à neuf d'un platelage carrossable par les cycles et petits mobiliers roulants accompagnés de piétons (poussettes, trottinette, ...)

Il n'est pas prévu de modifier les accès et les berges au droit de l'ouvrage, seulement des adaptations de la partie supérieure : platelage comme déjà évoqué et des garde-corps complémentaires de part et d'autre sans modification des des garde-corps existants, de caractère historique et patrimonial, lesquels seront suivis pour une remise à niveau superficielle.

Vue aérienne de l'emplacement



Et vue existant



PRINCIPE DE REALISATION



## 2

Le tracé de la voie vélo nécessite la traversée de la route départementale RD75 dans le bourg de Javerlhac

Suivant principe pointillé sur image ci-contre

Afin de sécuriser ce passage, les aménagements seront créés en respectant les critères de sécurisation et de continuité cyclables tels que les exemples sur les images ci-dessous.



En fonction des choix futurs validés avec les services des routes du Département de la Dordogne et les services techniques de la commune, l'aménagement pourra être plus ou moins marqué et la signalisation routière adaptée en conséquence.



## 3

L'ouvrage est en bon état général et déjà emprunté par des vététistes et promeneurs.

Le projet prévoit essentiellement une mise à niveau de la couche de roulement du tablier et la réalisation des terrassements en amont et aval pour créer des pentes compatibles avec une bonne continuité de la voie vélo. Les équipements existants dont les panneaux de clôture en parapet de tablier sont conservés en l'état.

Viaduc "Le Refuge"



4

Viaduc de Nontron

Les aménagements prévus sont contraints par le positionnement, le relief, les dimensions, des existants. Il sera ainsi nécessaire de créer une rampe d'accès depuis la place des Droits de l'Homme jusqu'à rejoindre la passerelle existante dont il n'est pas prévu de modifications.

Pour rejoindre la chaussée du tablier du viaduc, il est prévu d'installer une plateforme mobile métallique, avec tous les équipements de sécurité en parallèle dont le fonctionnement sera mécanique à l'aide de pédales mis en fonctionnement par les usagers, assistés de contre-poids et éventuellement de motorisation électrique.

Pour la traversée du viaduc, des études préliminaires sont en cours pour définir, conjointement avec les services Patrimoine et de la Culture, la nécessité d'installer des panneaux sur le parapet ou simplement des mains courantes pour assurer les hauteurs de sécurité.



### **3 ANNEXES**



## NOTICE TECHNIQUE AVP

**Communauté de Communes  
Périgord Vert Nontronnais**

**Aménagement de la Vélo Route / Voie Verte  
Tronçon VARAIGNES – MILHAC de NONTRON**

**TYPES DE CHAUSSEES**

Maîtrise d'œuvre :

ACTEBA

A2i – SAS Iché Ingénierie

**ACTEBA**



# 1 PRESENTATION GENERALE

## 1.1 Rappel projet

Dans le cadre de la réalisation de la Véloroute Voie Verte Tronçon VARAIGNES – MILHAC de NONTRON, le tracé a été défini et est en cours de validation.

Sur ce tronçon, le tracé emprunte principalement l'emprise d'une ancienne voie ferrée.

Hors de ces emprises, le tracé est prévu sur des partages de voies existantes, mais également en emprise totalement neuve avec création de la structure, ce qui implique des types de voirie différents.

## 1.2 Types de chaussées

- Type 1 : Chemin forestier, agricole
  - Piste existante non revêtue à usage forestier ou agricole
- Type 2 : Champs
  - Passage à créer dans une zone agricole cultivée
- Type 3 : Bois
  - Ouverture de piste dans une zone boisée
- Type 4 : Zone humide
  - Piste à créer dans une zone marécageuse
- Type 5 : Ancienne voie ferrée et chemin blanc
  - Utilisation de l'ancien tracé de la voie ferrée
- Type 6 : Route
  - Utilisation de la route actuelle

## 2 DESCRIPTIF TECHNIQUE

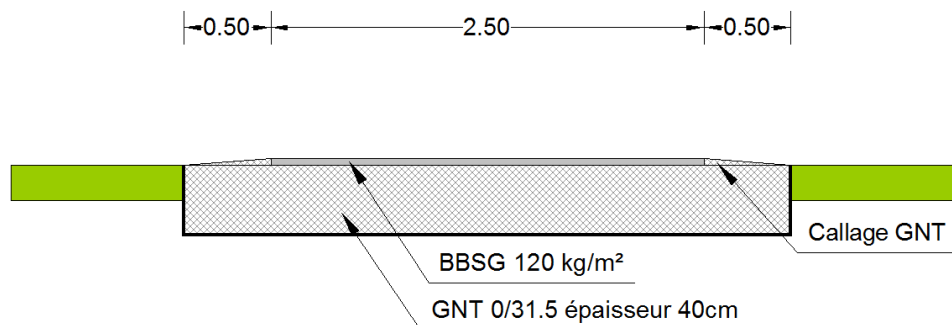
### 2.1 Type 1 : Chemin forestier, agricole



Les prestations d'aménagement pour ce type de cheminement consistent en :

- Renforcement du corps de chaussée par mise en œuvre d'une couche de 40cm de GNT 0/31.5
- Réalisation d'une couche de roulement en enrobé à chaud de type 0/10 sur une épaisseur de 5cm
- Calage des accotements en GNT

Coupe type de l'aménagement:



**Coût : 150€/ML**  
**Hors installation de chantier**



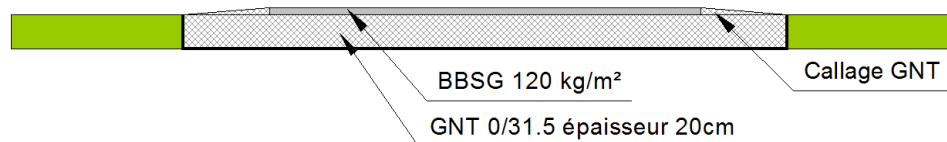
## 2.2 Type 2 : Champs



Les prestations d'aménagement pour ce type de cheminement consistent en :

- Création d'un corps de chaussée légère par mise en œuvre d'une couche de 20cm de GNT 0/31.5
- Réalisation d'une couche de roulement en enrobé à chaud de type 0/10 sur une épaisseur de 5cm
- Calage des accotements en GNT

Coupe type de l'aménagement:



**Coût : 115€/ML**  
**Hors installation de chantier**

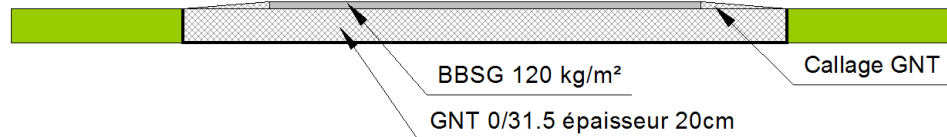
### 2.3 Type 3 : Bois



Les prestations d'aménagement pour ce type de cheminement consistent en :

- Défrichage, débroussaillage
- Création d'un corps de chaussée légère par mise en œuvre d'une couche de 20cm de GNT 0/31.5
- Réalisation d'une couche de roulement en enrobé à chaud de type 0/10 sur une épaisseur de 5cm
- Calage des accotements en GNT

Coupe type de l'aménagement:



**Coût : 115€/ML**  
**Hors installation de chantier et hors défrichage**

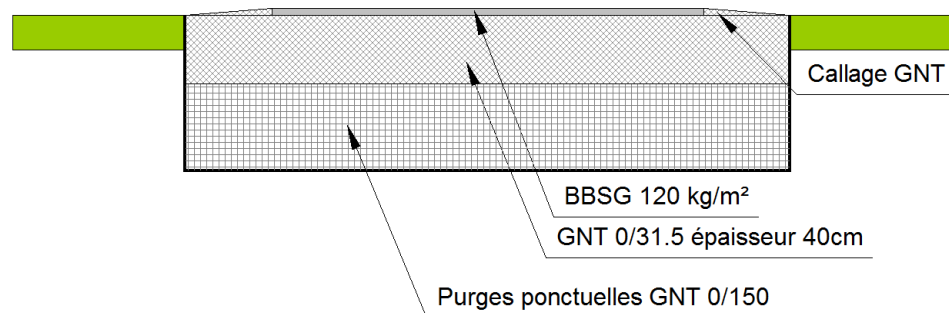
## 2.4 Type 4 : Zone Humide



Les prestations d'aménagement pour ce type de cheminement consistent en :

- Défrichage, débroussaillage
- Réalisation de purges ponctuelles
- Réalisation d'un corps de chaussée par mise en oeuvre de 40cm de GNT 0/31.5
- Réalisation d'une couche de roulement en enrobé à chaud de type 0/10 sur une épaisseur de 5cm
- Calage des accotements en GNT

Coupe type de l'aménagement:



**Coût : 150€/ML**  
**Hors installation de chantier**

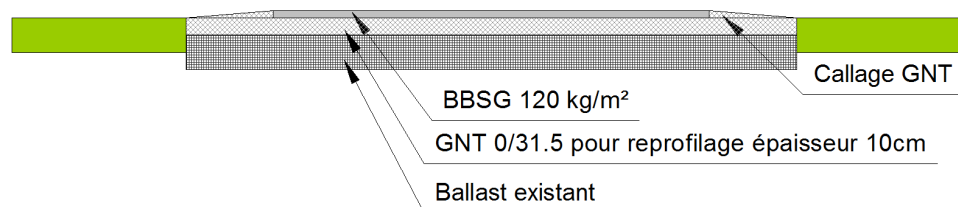
## 2.5 Type 5 : Ancienne voie ferrée et chemin blanc



Les prestations d'aménagement pour ce type de cheminement consistent en :

- Reprofilage du support existant avec apport de 10 cm de GNT 0/31.5
- Réalisation d'une couche de roulement en enrobé à chaud de type 0/10 sur une épaisseur de 5cm
- Calage des accotements en GNT

Coupe type de l'aménagement:



**Coût : 85€/ML**  
**Hors installation de chantier**

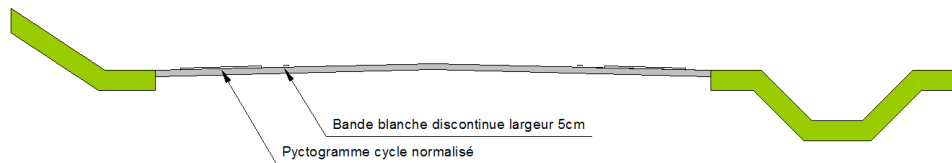
## 2.6 Type 6 : Route



Les prestations d'aménagement pour cet ouvrage consistent synthétiquement en :

- Marquage d'une bande cyclable en rive de chaussée, séparée par une bande blanche discontinue
- Pose de la signalisation directionnelle associée

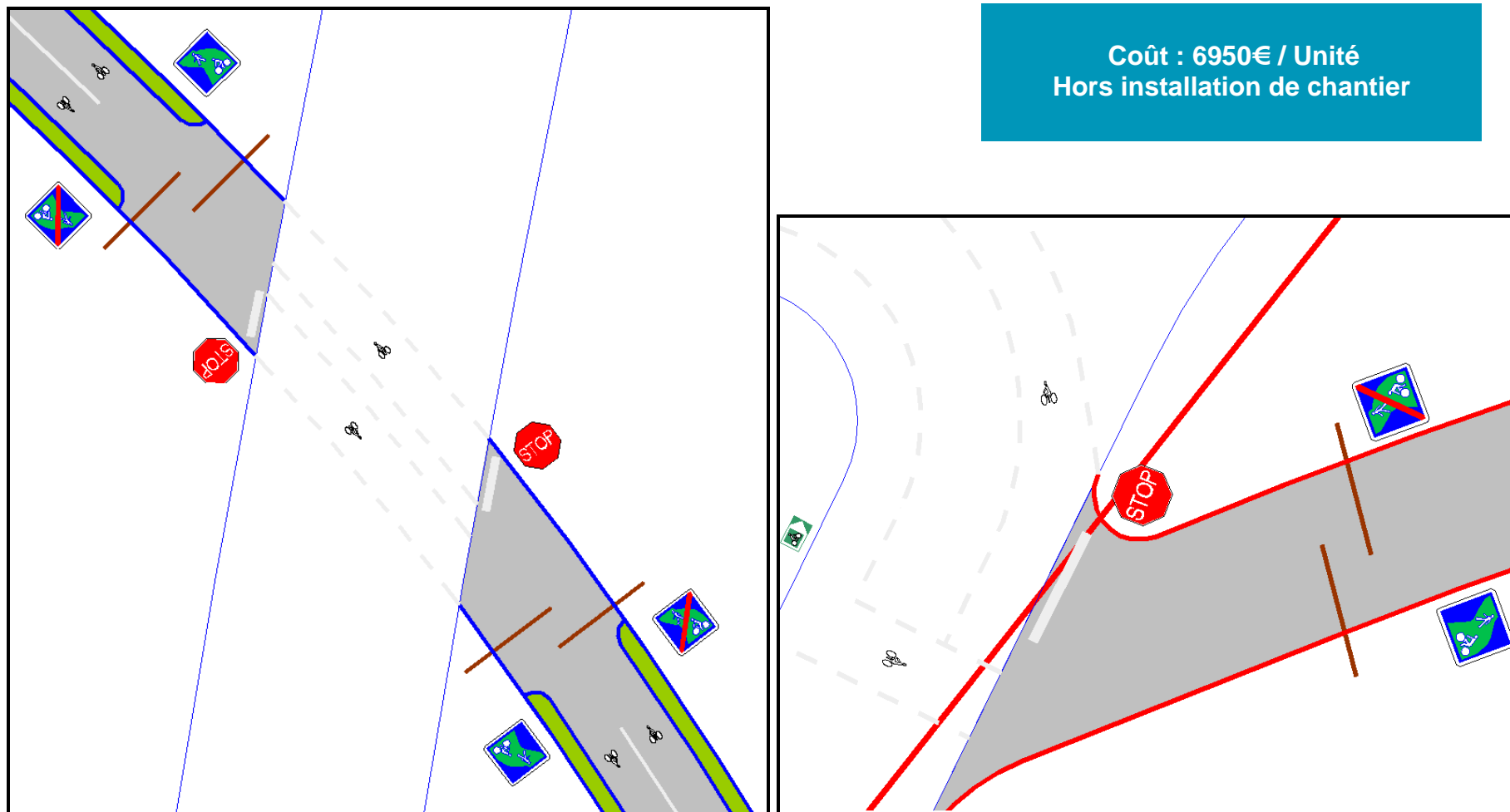
Coupe type de l'aménagement:



**Coût : 28€/ML**  
**Hors installation de chantier**

## 2.7 Carrefour type :

Lors du croisement de la trace de la voie verte et d'une voie de circulation il est nécessaire de procéder à un aménagement global intégrant la signalisation et la sécurisation des usagers lors de l'approche du carrefour.



- **Côté route** :

- Le croisement est signalé 125 mètres en amont par un panneau type A21
- La traversée cycliste (bande + logo) est matérialisée au sol en peinture blanche



- **Côté voie verte** :

- Le début/fin de voie verte est annoncée par la pose de panneaux type C115 et 116 complété par un marquage au sol (bande blanche + pictogramme)



- Le ralentissement des cyclistes est assuré par la pose de barrières bois fixes posées en quinconces ainsi que par la pose de panneau stop.



- **Signalétique directionnelle :**

- En amont de chaque carrefour une signalétique directionnelle sera positionnée afin d'orienter les cyclistes.

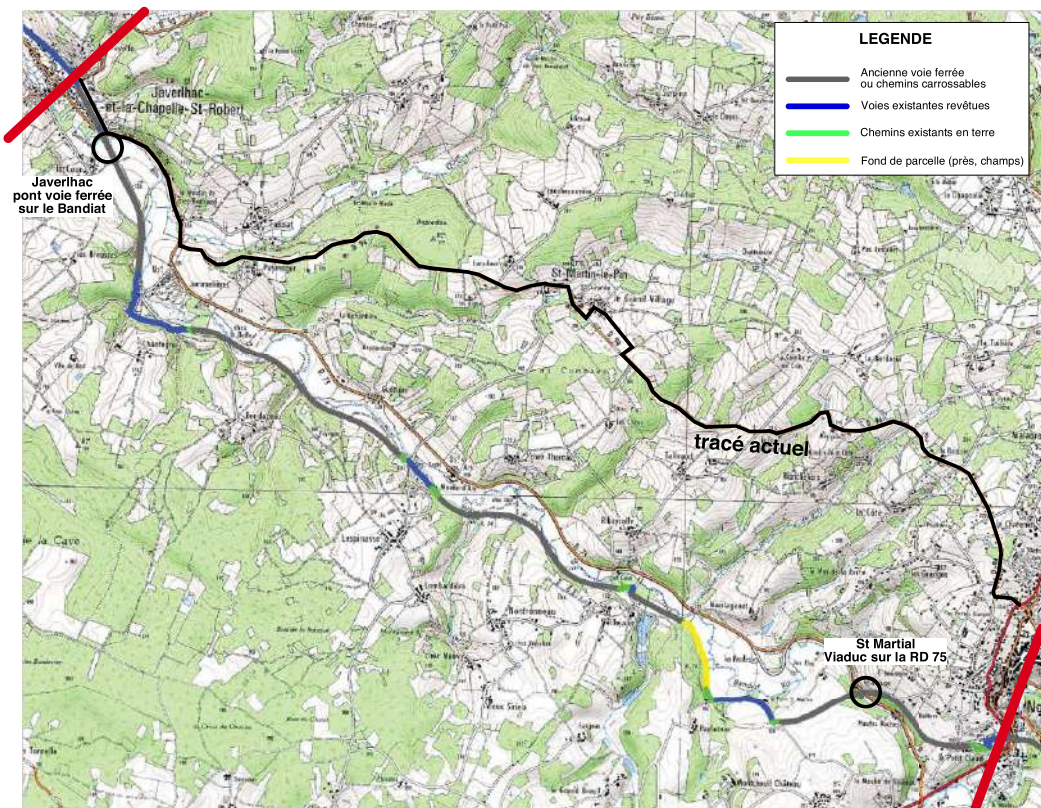


- Lorsque le parcours se poursuit sur route, des panonceaux viennent rappeler l'itinéraire :





1ère tranche : Javerlhac bourg - Nontron



Cette 1ère tranche d'aménagement entre Nontron et Javerlhac est envisagée pour proposer une alternative plus qualitative par rapport au tracé actuel.

Actuellement, le parcours est implanté en totalité sur les RD 94 et la RD 75 avant d'arriver à Javerlhac. Malgré des trafics inférieurs à 1000veh/jour, les véhicules y roulent parfois très vite, ce qui pose des problèmes de sécurité.

Le tracé projeté permet aux cyclistes et piétons d'évoluer sur un parcours en quasi totalité en voie verte : seuls quelques portions de voie communales sont utilisées afin de rejoindre les extrémités des anciennes portions de la voie ferrée ou des chemins.

L'itinéraire comporte une intersection avec la RD 75 en courbe au Sud de bourg de Javerlhac où une attention particulière sera donnée pour sécuriser la zone.

Le parcours emprunte 2 ouvrages d'art, dont le viaduc du refuge sur St Martial qui surplombe la RD 75 et la vallée du Bandiat à l'Ouest de Nontron.

Longueur du parcours : 10 965 m



Viaduc du Refuge sur la RD 75



Pont de la voie ferrée sur le Bandiat



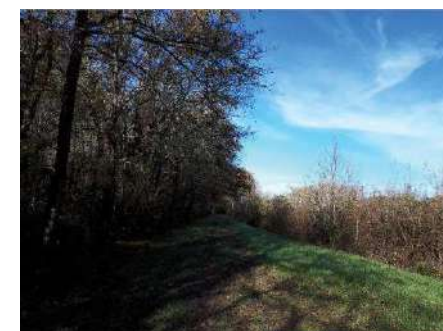
Chemin doux existant dans Javerlhac



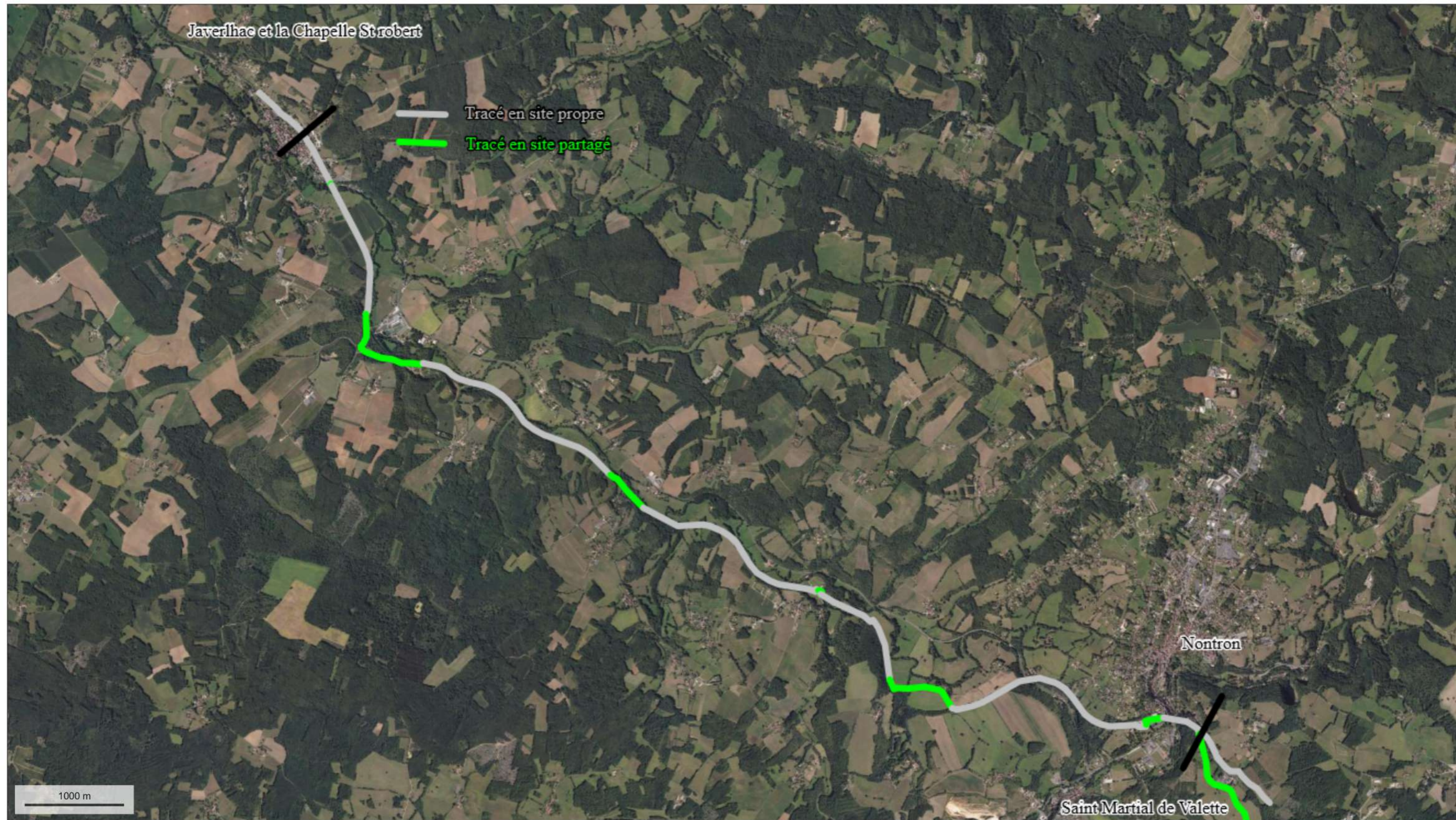
Traversée de la RD 75 à Javerlhac



Chemin rural en terre existant



Emprise de l'ancienne voie ferrée



© IGN 2022 - [www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales](http://www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales)

Longitude : 0° 38' 02" E  
Latitude : 45° 32' 52" N

