

**Déclaration d'intention et création d'un Périmètre de Prise en
Considération Projet d'aménagement de créneaux de dépassement
Route National n°21 entre Périgueux et Bergerac**

Au titre de l'article L.121-18 et R.121-25 du code de l'environnement, cette déclaration d'intention est consultable sur le site internet de la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) : <https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/declaration-d-intention-a15715.html>

La présente déclaration d'intention sera rendue publique par le biais d'un affichage, dans les mairies des communes suivantes : Grun-Bordas, Creyssensac-et-Pissot, Douville, Beauregard-et-Bassac, Saint-Martin-des-Combes, Campsegret et Bergerac.

Sommaire

1. Présentation du maître d'ouvrage
2. Préambule
 - A. Cadre juridique de la déclaration d'intention
 - B. Justification du format de la concertation
3. Contexte et raison d'être du projet
 - A. Historique du projet
 - B. Localisation et implantation
 - C. Documents de planification et d'urbanisme
 - D. Objectifs du projet
 - E. Programme d'aménagement
 - F. Procédures auxquelles le projet est soumis
 - G. Calendrier du projet
 - H. Territoires susceptibles d'être affecté par le projet
4. Enjeux et incidences potentielles sur l'environnement
 - A. Ressource en eau
 - B. Milieu physique et naturel
 - C. Milieu humain et socio-économique
 - D. Risques, patrimoine et paysage
 - E. Conclusion
5. Les sites proposés pour les créneaux de dépassement
 - A. Création du créneau de Grun-Bordas (Nord du PR76+800 au PR78+500)
 - B. Aménagement du créneau de Grun-Bordas (Sud) en tourne-à-gauche (du PR80+145 au PR81+530)
 - C. Aménagement du créneau de Grun-Bordas sud bis (du PR81+900 au PR83+500)
 - D. Création de créneau à Douville (du PR87+200 au PR88+300)
 - E. Création de créneau à Saint-Martin-des-Combes (du PR90+400 au PR91+600)
 - F. Création de créneau à Campsegret (du PR92+500 au PR93+700)
 - G. Création de créneau à Bergerac (du PR109+350 au PR111+200)
6. Les modalités de la concertation avec le public
 - A. Objectifs de la concertation
 - B. Information et mobilisation du public
 - C. Modalités de concertation
 - D. Bilan de la concertation
7. Périmètre de prise en considération

8. Publicité de la déclaration d'intention
 - A. Information et mobilisation du public
 - B. Droit d'initiative
 - C. Voies et délais de recours

1. Présentation du maître d'ouvrage

Le projet d'aménagement de créneaux de dépassement sur la route nationale 21 (RN21), entre Périgueux et Bergerac, est porté par l'Etat représenté par la direction interdépartementale des routes Centre-Ouest (DIRCO).

La DIRCO est le service de l'Etat en charge de l'entretien, l'exploitation et le développement des routes nationales et des autoroutes non concédées (sans péage) situées sur le Centre Ouest du pays. En Dordogne, celui-ci gère la RN21, axe structurant qui assure la liaison entre Limoges et Villeneuve sur Lot en passant par les agglomérations de Périgueux et Bergerac. Un détail du périmètre est précisé au chapitre B.

Au sein de la DIR, le service en charge du suivi du dossier est le suivant :

Service Ingénierie Routière de la Direction interdépartementale des Routes Centre Ouest (DIRCO)

15 place Jourdan 87032 Limoges

Coordonnées de contact : Nicolas ROBERT

- Téléphone : 05 87 50 60 81
- Courriel : Sir.Dirco@developpement-durable.gouv.fr

Le présent document vaut déclaration d'intention au titre de l'article L.121-18 du code de l'Environnement. Il a pour objet d'informer le public sur la nature du projet, ses objectifs de sécurisation de l'itinéraire et de ses incidences potentielles sur l'environnement avant l'engagement de la phase de concertation du public qui devrait intervenir à l'automne 2026 selon les éléments précisés dans le chapitre G.

2. Préambule

A. Cadre juridique de la déclaration d'intention

La présente déclaration d'intention est établie conformément aux articles L.121-18 et R.121-25 du code de l'Environnement. Ces dispositions imposent au maître d'ouvrage de publier un document d'information préalable pour tout projet dont le montant des dépenses prévisionnelles est supérieur à 5 millions d'euros hors taxes et qui est soumis à une évaluation environnementale (étude d'impact).

L'objectif de cette démarche est double :

- Assurer la transparence en informant le public le plus en amont sur les motivations, les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet d'aménagement de créneaux de dépassement sur la RN21 ;
- Ouvrir un droit d'initiative, permettant au public de demander au préfet, dans un délai de deux mois suivant la publication, l'organisation d'une concertation préalable selon les modalités fixées par la commission nationale du débat public (CNDP).

B. Justification du format de la concertation

Le projet de création de créniaux de dépassement sur la RN21 ne relève pas d'une saisine obligatoire de la CNDP. En effet, ses caractéristiques techniques et financières se situent en deçà des seuils fixés par l'article R.121-2 du code de l'environnement, notamment en termes de coût estimatif (inférieur à 230M€ HT) et de longueur du projet (inférieure à 20km).

Toutefois, l'Etat a fait le choix d'engager une concertation volontaire à l'issue des études préalables au projet (dites études d'opportunité de phase 1). Ce choix répond à plusieurs impératifs :

- Eclairer le choix des créniaux de dépassement parmi les différents scénarios d'aménagement en recueillant les observations des usagers et des riverains ;
- Enrichir le diagnostic territorial en intégrant l'expertise d'usage, particulièrement concernant les besoins des exploitants agricoles et la desserte des zones d'activités locales ;
- Garantir la sécurité juridique des procédures ultérieures, notamment l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP), en anticipant les enjeux d'acceptabilité et les incidences environnementales.

Cette concertation se déroulera sous l'égide du maître d'ouvrage (DIRCO), sans saisine d'un garant, sauf si l'exercice du droit d'initiative par le public devait conduire le préfet à en décider autrement.

3. Contexte et raison d'être du projet

A. Historique du projet

L'aménagement de la RN21 s'inscrit dans une démarche de modernisation globale. En 2019, dans le cadre de la démarche Sécurité des Usagers sur le Réseau Existant (SURE), la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest (DIRCO) a réalisé, avec l'appui du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), une étude d'enjeux sur son réseau. Cette analyse a identifié le tronçon de la RN 21 compris entre le sud de Périgueux et Bergerac comme un secteur présentant un niveau de priorité plus élevé de traitement au regard des enjeux de sécurité routière.

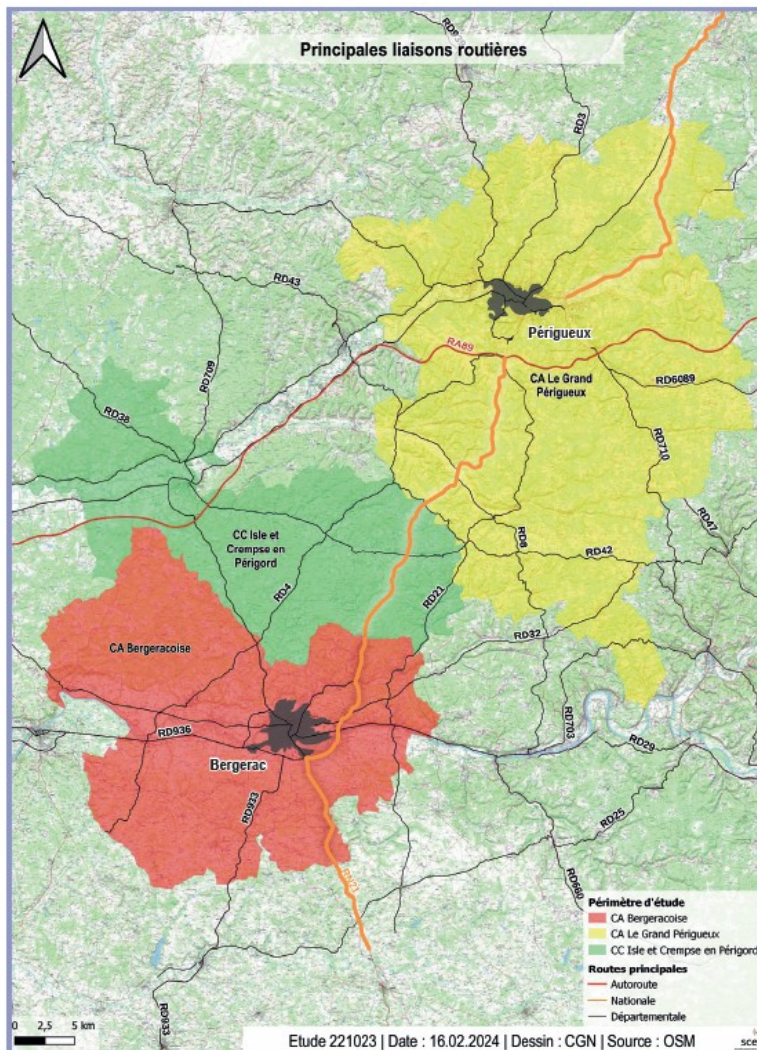
Afin d'améliorer durablement les conditions de circulation sur cet axe structurant, de renforcer la sécurité des usagers et d'améliorer les performances de l'infrastructure, l'État a engagé des études visant à aménager de nouveaux créniaux de dépassement sur la RN 21. Ces aménagements doivent permettre de réduire les comportements à risque liés aux dépassements effectués de manière dangereuse, de fluidifier le trafic et de fiabiliser les temps de parcours, tout en limitant les impacts environnementaux grâce à des interventions réalisées majoritairement sur l'emprise existante

En 2021, l'Etat a franchi une nouvelle étape en confiant au bureau d'étude SCE Aménagement & Environnement la réalisation des études dites « d'opportunité de phase 1 » pour le secteur Périgueux-Bergerac. Finalisée en septembre 2023, cette étude a permis d'établir le contexte général du projet, d'analyser les enjeux environnementaux, les conditions de mobilité, de déplacement et de sécurité routière, puis d'identifier les secteurs les plus pertinents pour l'aménagement de nouveaux créniaux de dépassement. Elle a également défini les premières hypothèses techniques et financières des aménagements envisagés.

B. Localisation et implantation

La RN 21 permet de relier Limoges à Lourdes. Elle s'inscrit dans un réseau routier structurant, complété par un maillage dense de routes départementales assurant les liaisons avec les principaux pôles du territoire entre Périgueux et Bergerac. Le projet concerne notamment les voies routières suivantes :

- La Route Départementale n°936, qui assure la liaison vers Libourne et Bordeaux ;
- La Route Départementale n°709, qui permet de rejoindre l'Autoroute A89 au niveau du péage de Mussidan ;
- La Route Départementale n°21, qui assure la liaison vers Périgueux au nord et Agen au sud ;
- La Route Départementale n°933, en direction de Marmande ;
- Les Routes Départementales n°660, 703, 29, 25, 47 et 57, qui assurent notamment les liaisons vers Sarlat et Souillac ;
- La Route Départementale n°939, qui permet de rejoindre Angoulême ;
- La Route Départementale n°3, qui dessert la vallée de l'Isle.



Carte des liaisons routières présentes en Dordogne

Le projet se situe en Dordogne, sur une section de 44 km comprise entre Périgueux et Bergerac. Cet axe majeur du réseau routier national assure à la fois le transit longue distance et les déplacements quotidiens entre les deux principales agglomérations du département.

Il participe également au développement économique du territoire en offrant un accès privilégié à l'aéroport Bergerac Dordogne Périgord, dont le rôle s'est renforcé depuis la fermeture au trafic voyageurs de l'aéroport de Périgueux.

L'opération se concentre, sur cette zone entre Périgueux et Bergerac, par une bande de 50m de part et d'autre de la route nationale.

C. Documents d'urbanisme

Le projet d'aménagement de la RN 21 entre Périgueux et Bergerac s'inscrit dans les orientations de développement et d'amélioration des infrastructures routières portées par l'État afin de renforcer la sécurité des usagers et d'améliorer les conditions de circulation sur cet axe structurant du département de la Dordogne.

Les secteurs concernés par le projet sont couverts par plusieurs documents d'urbanisme, adaptés aux différentes communes traversées :

- Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Grand Périgueux, approuvé le 17 décembre 2020, pour le secteur de Grun-Bordas et Creyssensac-et-Pissot ;
- La Carte Intercommunale du Pays de Villamblard, approuvée le 30 juin 2016, pour les secteurs de Douville, Beauregard-et-Bassac, Saint-Martin-des-Combes et Campsegret ;
- Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la Communauté d'Agglomération Bergeracoise, approuvé le 16 décembre 2021, pour le secteur de Bergerac.

Dans ces différents documents, les secteurs concernés sont principalement classés en zones agricoles (A) et naturelles (N). Les règlements autorisent, sous réserve du respect des enjeux environnementaux, paysagers et agricoles, la réalisation d'infrastructures et d'ouvrages d'intérêt public tels que les aménagements routiers.

Le projet est également concerné par plusieurs servitudes et contraintes réglementaires, notamment le classement sonore de la RN 21, la présence ponctuelle de réseaux et de lignes électriques, ainsi qu'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) identifiée sur le secteur de Bergerac. Ces éléments ont été pris en compte dans les études d'opportunité et seront intégrés dans les phases ultérieures de conception afin d'assurer la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme en vigueur.

D. Objectifs du projet

Lorsque la possibilité de doubler s'avère insuffisante du fait des conditions de visibilité et de trafic, les créneaux dits de dépassement peuvent constituer une solution pour limiter les manoeuvres dangereuses et améliorer le confort de conduite. Ils n'ont pas vocation à devenir des moyens d'élargissement progressif de la route. Ils sont principalement utiles pour dépasser les véhicules circulant à une vitesse significativement inférieure à la vitesse limite autorisée.

Techniquement, un créneau de dépassement se caractérise par un doublement de voie dans un sens de circulation, la voie opposée étant séparée par une signalisation horizontale type ligne continue.

Le renforcement de l'offre de dépassement sur l'axe Périgueux-Bergerac est notamment motivé par l'utilisation de la voiture comme moyen de transport privilégié à 82% dans la première de ces deux agglomérations et à 87% dans la seconde.

Dès lors, la création de créneaux de dépassement répond à 6 objectifs stratégiques pour le territoire :

- Etendre les possibilités de dépassement en toute sécurité en palliant la longueur des distances entre les créneaux existants ;
- Fluidifier le trafic, fiabiliser les temps de parcours ;
- Créer de meilleures conditions d'accès aux voies secondaires et aux habitations des riverains ;
- Contribuer au développement du territoire et aux échanges économiques

E. *Programme d'aménagement*

La RN 21 entre Périgueux et Bergerac est actuellement aménagée majoritairement en 2 × 1 voie et comporte sept créneaux de dépassement existants, répartis de la manière suivante :

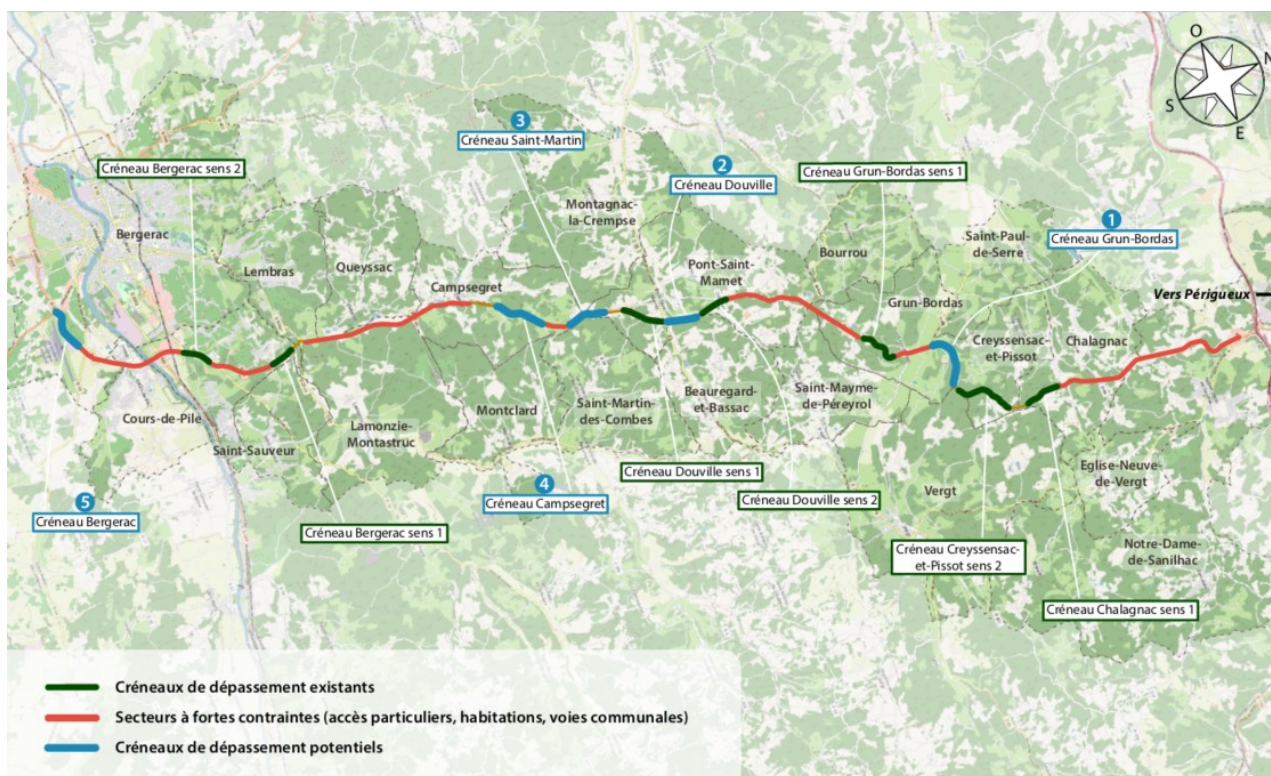
- 4 dans le sens 1 (Périgueux – Bergerac) :
 - Chalagnac (PR 72+725 à 74+062)
 - Grun Bordas (PR 80+145 à 81+530)
 - Douville (PR 88+363 à 89+800)
 - Bergerac (PR 101+026 à 102+042)
- 3 dans le sens 2 (Bergerac – Périgueux) :
 - Bergerac (PR 104+417 à 105+432)
 - Douville (PR 86+235 à 87+230)
 - Creyssensac-et-Pissot (PR 74+601 à 76+557)

Les études globales d'aménagement de la RN 21 ont permis d'identifier plusieurs secteurs présentant un potentiel favorable pour la création ou l'aménagement de nouveaux créneaux de dépassement. Ces sites ont été retenus en tenant compte des créneaux existants, des contraintes liées aux accès riverains, aux voies communales, aux zones habitées, à la topographie ainsi qu'aux enjeux environnementaux.

Le projet consiste ainsi à créer ou aménager plusieurs créneaux de dépassement afin d'améliorer progressivement le niveau de service de la RN 21 entre Périgueux et Bergerac. Les études d'opportunité ont permis d'identifier les secteurs suivants :

- deux créneaux entre les communes de Grun-Bordas et Creyssensac-et-Pissot (Secteur 1) ;
- un créneau entre les communes de Douville et Beauregard-et-Bassac (Secteur 2) ;
- un créneau entre les communes de Saint-Martin-des-Combes, Campsegret et Douville (Secteur 3) ;
- un créneau sur la commune de Campsegret (Secteur 4) ;
- un créneau sur la commune de Bergerac (Secteur 5).

Ces aménagements permettront de compléter les créneaux existants afin d'offrir une meilleure répartition des possibilités de dépassement sur l'ensemble du linéaire, d'améliorer la sécurité des déplacements et de renforcer la qualité de service de cet axe structurant du réseau routier national.



F. Procédures auxquelles le projet est soumis

Le projet de création de créniaux de dépassement sur la RN21 est soumis à plusieurs procédures réglementaires majeures pour garantir sa faisabilité technique et environnementale :

- La déclaration d'utilité publique (DUP) : cette procédure est indispensable, car le projet nécessite des acquisitions foncières, potentiellement par voie d'expropriation. Elle sera prononcée par arrêté préfectoral après une enquête publique ;
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) : l'aménagement nécessite d'adapter les documents d'urbanisme locaux. Cette procédure nécessite au préalable l'organisation d'une concertation au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme ;
- L'évaluation environnementale : le projet sera soumis à une évaluation au cas par cas pour savoir si une évaluation environnementale est nécessaire. Le cas échéant, le maître d'ouvrage réalisera une étude d'impact complète qui détaillera l'état initial du site, les incidences du projet et les mesures « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) ainsi que l'ensemble des dossiers réglementaires (dérogation espèces protégées, loi sur l'eau, défrichage...) Cette étude sera soumise à l'avis de l'Autorité environnementale.

G. Calendrier du projet

L'opération se décline en plusieurs phases successives d'études et de procédures réglementaires. Les échéances mentionnées ci-dessous sont données à titre indicatif, le calendrier pouvant être ajusté selon l'avancement technique et les nécessités des procédures administratives.

- Etude d'opportunité de phase 1 et 2 : 2023-2026
- Phase de concertation publique : automne 2026
- Etudes préalables et autorisations : 2027-2028

H. Territoire susceptible d'être affecté par le projet

Le périmètre d'études a été défini de manière à couvrir l'aire d'influence directe des aménagements tout en permettant une participation large du public. En tenant compte des emprises nécessaires et des enjeux de desserte locale, sept communes sont identifiées comme susceptibles d'être affectées par le projet :

- Grun-Bordas
- Creyssensac-et-Pissot
- Douville
- Beauregard-et-Bassac
- Saint-Martin-des-Combes
- Campsegret
- Bergerac

Bien que les communes constituent le noyau géographique du projet, la concertation reste ouverte à l'ensemble des usagers de cet axe structurant reliant Périgueux à Bergerac, qu'ils soient résidents, transporteurs ou acteurs économiques du département.

4. Enjeux et incidences potentielles sur l'environnement

Les zones d'études et les propositions d'aménagement ont été définies en cohérence avec la démarche Eviter-Réduire-Compenser. L'Etat a pu s'appuyer sur un premier niveau d'étude, qui sera complété ultérieurement, lors des études d'opportunité de phase 2.

A. Ressource en eau

Les secteurs sont situés au sein du bassin versant de la Dordogne, et sont ponctuellement localisés à proximité de cours d'eau (Vern, Crempse et Tabac), ainsi qu'à proximité de plusieurs zones humides potentielles. Les études ultérieures devront garantir le maintien des écoulements naturels, préserver la qualité des eaux superficielles et souterraines et veiller à ne pas aggraver les conditions de ruissellement. Le projet retenu sera conçu conformément aux orientations du SDAGE Adour-Garonne et du SAGE Isle-Dronne, en privilégiant les mesures d'évitement, de réduction et de gestion des eaux pluviales.

B. Milieu physique et naturel

Les secteurs s'inscrivent majoritairement dans un environnement rural, composé de parcelles agricoles, de coteaux calcaires et de haies. Les boisements sont présents sur l'ensemble des secteurs, parfois de

façon plus importantes (vaste zone massifs boisées). Ces environnements constituent des habitats favorables à de nombreuses espèces, et participent au fonctionnement des continuités écologiques du territoire.

Sur certains secteurs, les études environnementales mettent en évidence la proximité de plusieurs espaces naturels remarquables (Grun bordas : zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) "Coteaux du Vern" et "Vallée de l'Isle, du Salembre, du Jouis et du Vern", ainsi que la présence de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques identifiés par la Trame Verte et Bleue régionale, Bergerac ; site Natura 2000 « Vallée de la Dordogne », une ZNIEFF de type 2, d'une zone spéciale de conservation (ZSC) et d'un arrêté de protection de biotope (APB))

Les principaux enjeux portent sur la préservation des habitats naturels, des continuités écologiques, des boisements, des haies bocagères et des zones humides situées à proximité du secteur. Les études de conception devront privilégier les mesures d'évitement puis de réduction des impacts afin de préserver les fonctionnalités écologiques des milieux traversés.

C. Milieu humain et socio-économique

Le secteur est caractérisé par un habitat très dispersé et une faible densité de population, excepté le secteur de Bergerac avec une plus forte densité de population. Le territoire présente une vocation essentiellement agricole, complétée par quelques activités économiques implantées en bordure de la RN 21 (huilerie, Parc animalier du Touron, aéroport de Bergerac-Dordogne-Périgord). Les principaux enjeux concernent le maintien des accès aux habitations, aux exploitations agricoles et aux activités riveraines, ainsi que la préservation des conditions de circulation et du fonctionnement des activités locales durant les travaux.

D. Risques, patrimoine et paysage

Le secteur est concerné par plusieurs aléas naturels, notamment un risque fort de retrait-gonflement des sols argileux, la présence de cavités souterraines recensées à proximité et un risque de feux de forêt. Comme l'ensemble du tracé de la RN 21, il est également soumis au risque de transport de matières dangereuses lié au trafic routier. En revanche, le secteur n'est concerné ni par un risque d'inondation au droit du projet, ni par des risques industriels particuliers.

Sur le plan patrimonial, aucun monument historique, site classé ou inscrit n'est directement concerné par le projet. En revanche, la présence de zones de présomption de prescriptions archéologiques pourra conduire, le cas échéant, à la réalisation de diagnostics archéologiques préventifs lors des phases ultérieures des études.

Les paysages appartiennent à l'entité du Périgord central et la Vallée de la Dordogne et se caractérisent par une forte présence de boisements encadrant la RN 21, alternant avec quelques espaces agricoles ouverts. Les principaux enjeux consistent à préserver l'intégration paysagère des futurs aménagements et à limiter les incidences sur ce paysage rural.

E. Conclusion

Les principaux enjeux environnementaux du secteur concernent ainsi la préservation des milieux naturels et des continuités écologiques, le maintien du fonctionnement hydraulique, la protection des espaces agricoles ainsi que la bonne insertion paysagère du projet. Les études ultérieures devront privilégier les mesures d'évitement, puis de réduction des impacts, afin de garantir une intégration du projet compatible avec les sensibilités environnementales du secteur.

5. Les sites proposés pour les créneaux de dépassement

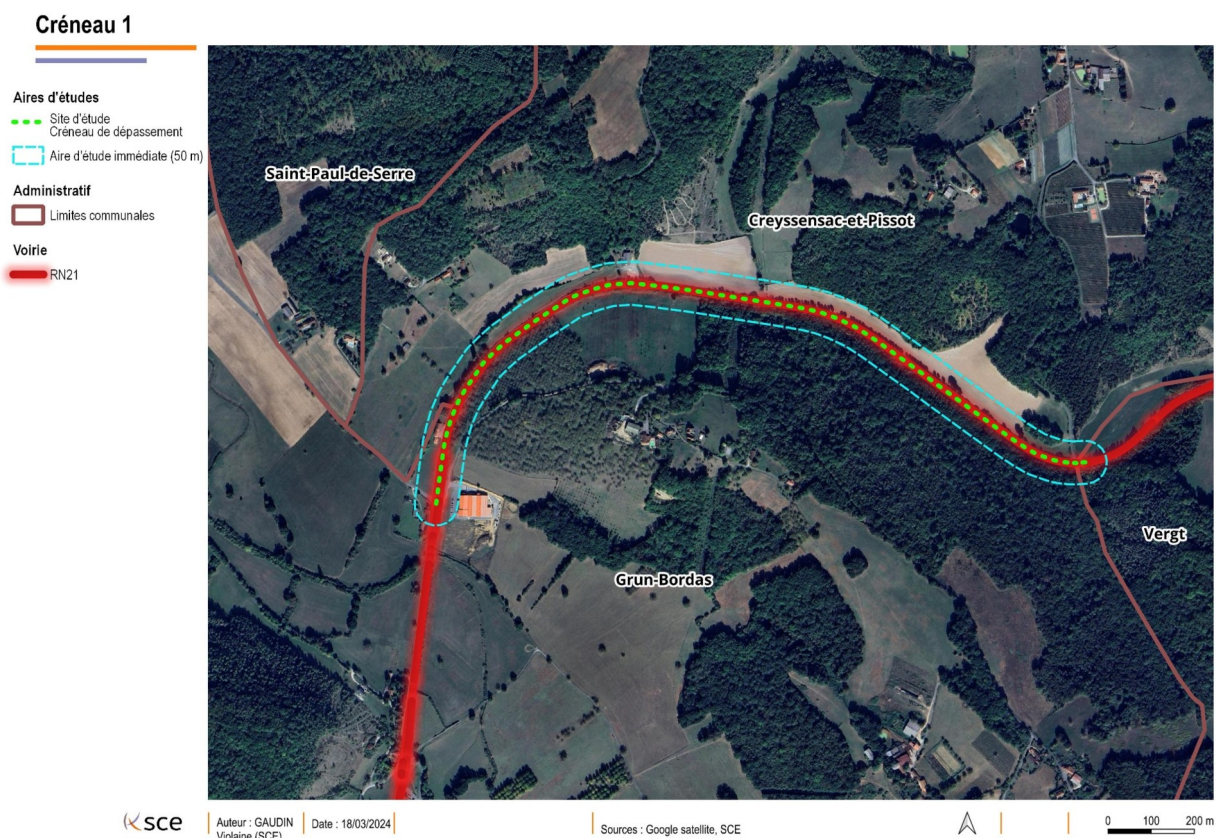
Cette partie présente indistinctement les sites qui ont été identifiés pour l'aménagement des créneaux de dépassement du fait des conditions techniques favorables qu'ils présentent (longueur suffisante, conditions de visibilité, opportunité sur l'itinéraire global, paramètres extérieurs). Ils se trouvent sur les communes de Grun-Bordas, Creyssensac-et-Pissot, Douville, Beauregard-et-Bassac, Saint-Martin-des-Combes, Campsegret et Bergerac comprenant au total 28 497 habitants.

Ils ne signifient pas nécessairement que leur aménagement est prioritaire, mais il semble important de les exposer par transparence. En fonction des sites proposées, des variantes (modification de sens / géométrie) pourront s'appliquer.

A. Création du créneau de Grun-Bordas (Nord) (du PR76+800 au PR78+500)

Ce créneau débuterait environ 280 m après la fin du créneau existant de Creyssensac-et-Pissot (dans le sens de Bergerac à Périgueux) et se terminerait 1 400 m avant celui déjà existant à Grun-Bordas (dans le sens de Périgueux à Bergerac).

Le créneau ne peut être envisagé dans le sens 1 (Périgueux-Bergerac) qu'à l'aval du carrefour avec la route de Pissot. Ici pas d'autre point d'attention que le hangar à bovins dont l'accès devra être rétabli.

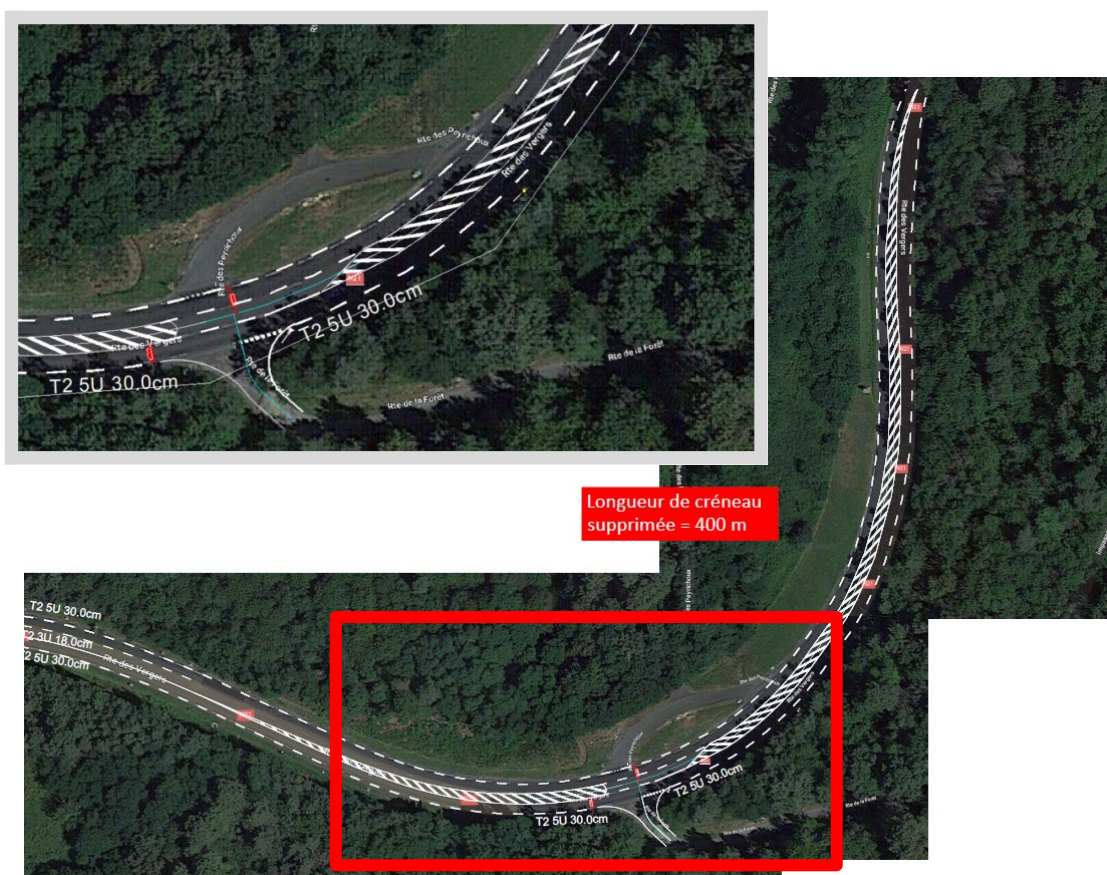


B. Aménagement du créneau de Grun-Bordas (Sud) en tourne-à-gauche (du PR80+145 au PR81+530)

Ce créneau existant, avec des pentes (profil en long à 7 %), résulte de la rectification de virages dangereux. Un tourne-à-gauche « par la droite » a été aménagé sur ce linéaire pour desservir la route des Rouchauds et des Auzeloux (« route de la Forêt »), dans un secteur très sinueux.

Une solution d'amélioration pourrait reposer sur :

- la suppression du tourne-à-gauche « par la droite » ;
- la transformation de la voie de gauche actuel en voie « standardisée » de type tourne-à-gauche ;
- le décalage du début du créneau de dépassement au-delà du nouveau tourne-à-gauche.



C. Aménagement du créneau de Grun-Bordas sud bis (du PR81+900 au PR83+500)

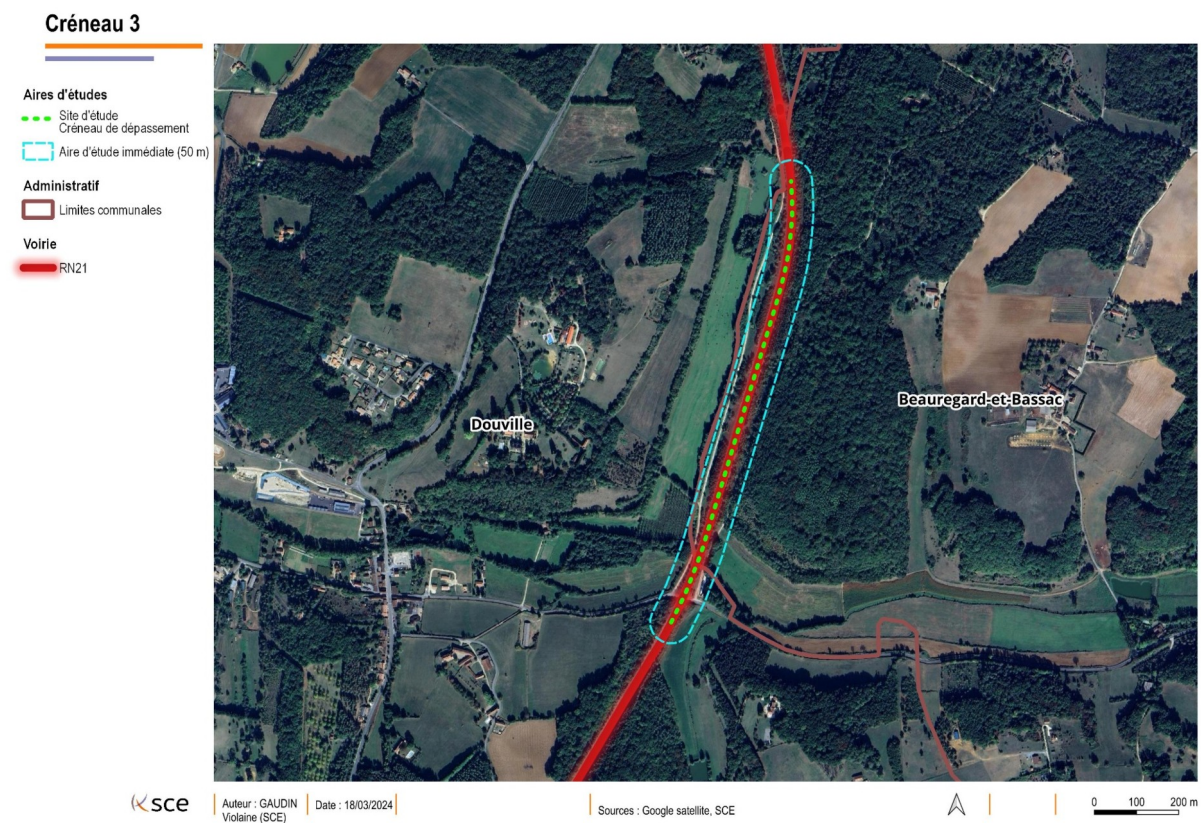
La transformation d'une partie du créneau de dépassement existant de Grun-Bordas en tourne-à-gauche a pour effet de réduire sa longueur efficace. Pour répondre à ce changement peut être envisagé l'aménagement d'un nouveau créneau sur le « plateau » d'arboriculture fruitière entre les PR 1+900 et le PR 83+500.



D. Création de créneau à Douville (du PR87+200 au PR88+300)

Un créneau de dépassement apparaît ici tout à fait réalisable entre les créneaux existants au nord (sens 2) et au sud (sens 1), d'autant que la DIRCO en maîtrise les emprises ; seuls seraient à décaler latéralement les dispositifs d'assainissement : démolition et reconstruction des fossés bétons. Le seul point dur est constitué par l'ouvrage de franchissement de la RD 38.

Le créneau de dépassement peut également être envisagé dans les deux sens de circulation.



E. Création de créneau à Saint-Martin-des-combes (du PR90+400 au PR91+600)

Ce secteur présente actuellement une cohérence perfectible entre le tracé en plan et le profil en long, avec notamment un point haut situé dans une courbe.

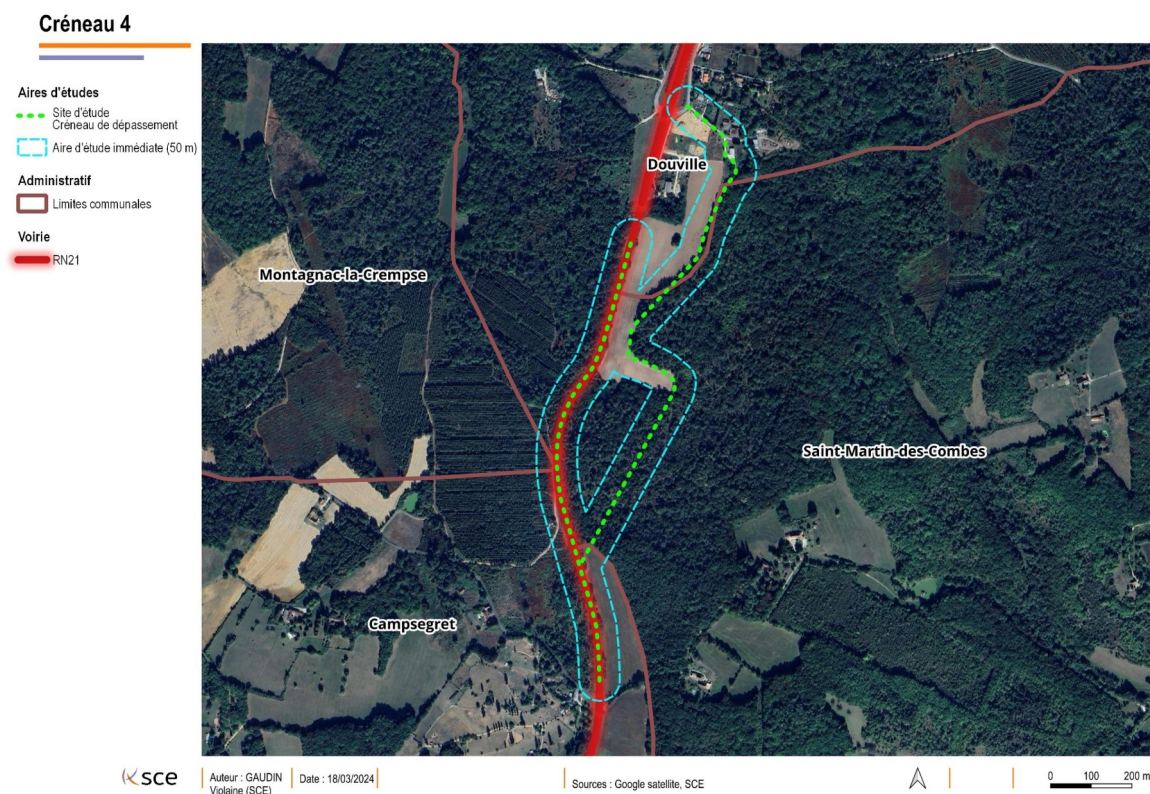
Une rectification importante du tracé, permettant d'améliorer sensiblement cette cohérence par l'arasement de la bute existante, a toutefois été écartée en raison de ses fortes incidences foncières, techniques et financières.

Deux variantes d'aménagement, plus compatibles avec les contraintes du projet, peuvent être étudiées :

- soit aménager le nouveau créneau hors de la courbe en modifiant le tracé de la route actuelle,
- soit élargir la route existante du côté intérieur (à l'est), afin d'en corriger la courbure.

Dans les deux cas, le rétablissement de voiries locales en partie sud du créneau serait nécessaire, notamment vers le parc du Touron à l'est, susceptible de drainer un flux accru de véhicules en période estivale.

Quelle que soit la variante sélectionnée, le projet devra prévoir la suppression de l'accès privé « réserve de chasse » et devra envisager la réalisation d'un accès alternatif depuis le carrefour du Noyer au nord.



F. Création de créneau à Campsegret (du PR92+500 au PR 93+700)

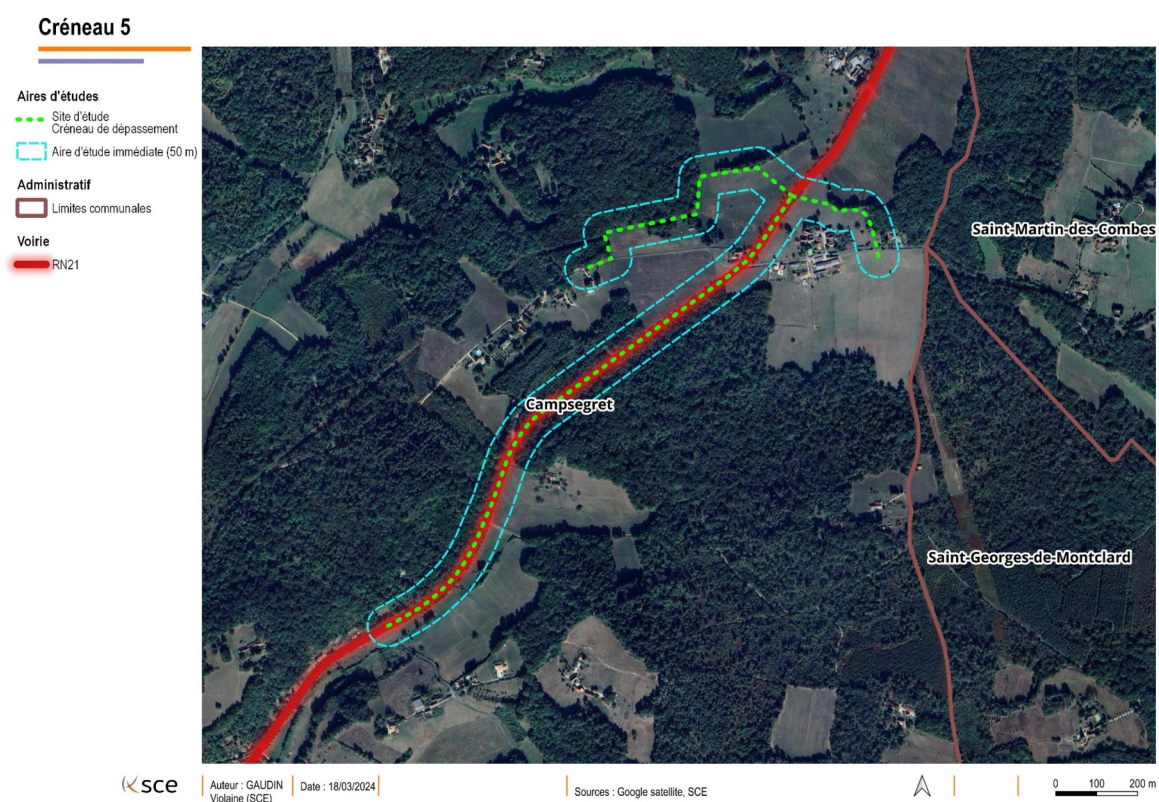
Le site de Campsegret apparaît favorable à l'aménagement d'un nouveau créneau de dépassement dans le sens Bergerac - Périgueux, notamment au regard de l'épisode de crise hivernale connu en 2022-2023 au cours de laquelle de nombreux PL se sont retrouvés bloqués dans la rampe, bloquant ainsi la circulation sur l'axe (intervention de la gendarmerie).

L'élargissement de la plateforme routière devrait prioritairement se faire coté Est du fait de la configuration du terrain.

Il conviendra toutefois de prendre en considération :

- L'aire de repos existante dans le sens Périgueux - Bergerac ((issue d'une rectification de virage) ;
- Les nombreux carrefours existants (x3) et les rétablissements des accès riverains. Des « contre-allées » regroupant tous les carrefours et accès en un seul point pourraient être étudiées.

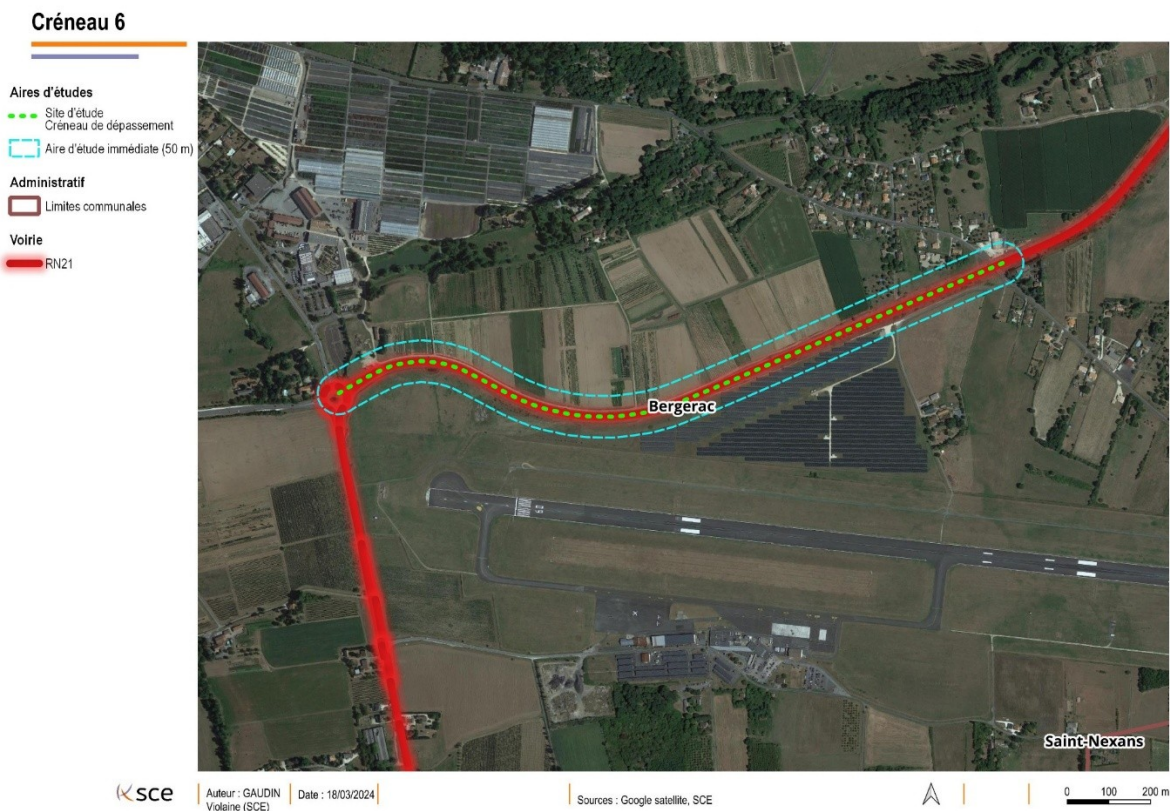
Le carrefour existant entre la RN 21 et la route des Bories peut également présenter quelques difficultés en termes de visibilité (carrefour en courbe) ; un aménagement pourrait porter sur le traitement de ce carrefour en le reportant environ 200 m plus au Nord ; cet aménagement permettrait de dégager des alignements droits de part et d'autre en approche du carrefour, mais nécessiterait la reprise complète des voiries locales s'y connectant.



G. Création de créneau à Bergerac (du PR109+350 au PR111+200)

L'aménagement d'un créneau de dépassement paraît possible entre l'ouvrage en passage supérieur et le carrefour giratoire de Roumanière. Afin de faciliter l'accès à l'aéroport de Bergerac, il paraît plus opportun dans le sens 1 Périgueux - Bergerac .

En première intention l'élargissement de la plateforme apparaît donc à privilégier côté nord (pépinières).



6. Les modalités de la concertation avec le public

L'Etat, représenté par la DIRCO, a fait le choix d'engager une concertation préalable volontaire en application de l'article L.121-17-1 1° du code de l'environnement, le montant des investissements projetés étant supérieur au seuil de 5M€ HT. Cette démarche s'inscrit dans le respect des dispositions générales de l'article L.121-16 et des modalités d'application précisées aux articles L.121-16-1 et suivants dudit code.

A. Objectifs de la concertation

Conformément à l'article L.121-15-1 du code de l'environnement, la concertation permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet. Plus spécifiquement, cette phase vise à :

- Présenter le projet, les études réalisées et les différentes possibilités de créneaux qui en découlent ;
- Partager et conforter les objectifs de l'opération, principalement axés sur la sécurité routière ;
- Compléter la compréhension fine des enjeux locaux de mobilité en recueillant l'expertise d'usage et les ressentis des usagers quotidiens ;
- Exposer les enjeux écologiques identifiés lors du diagnostic environnemental.

À ce stade, il est proposé que la concertation soit ouverte à l'automne 2026, pour une durée de 2 mois.

B. Information et mobilisation du public

La concertation ne pourra débuter qu'après l'expiration du délai de deux mois ouverts par la présente déclaration pour l'exercice du droit d'initiative prévu à l'article L.121-19 du code de l'environnement.

Le public sera informé au moins quinze jours avant le début de la concertation par un avis précisant sa durée et ses modalités, en application de l'article R.121-19 du code de l'environnement. Cette information sera assurée par une annonce et des publicités dans la presse locale et par un affichage en mairie.

Un dossier de concertation, dont le contenu est défini par l'article R.121-10 du code de l'environnement, sera mis à disposition. Il comprendra les objectifs, le coût estimatif, la liste des communes affectées, un aperçu des incidences environnementales et les variantes envisagées.

C. Modalités de concertation

La concertation se déroulera sur une durée de 2 mois (supérieure au minimum légal de 15 jours fixé par l'article L.121-16) à l'automne 2026.

Le dispositif prévoit :

- La mise à disposition du dossier de concertation et de sa synthèse, dans les mairies concernées par le projet ;
- La mise en ligne de ce dossier et de sa synthèse sur le site internet de la DIRCO ;
- Des registres de recueil des avis déposés dans les dix mairies du périmètre et accessibles en ligne.
- La possibilité pour le public de transmettre des contributions par voie électronique sur une adresse mail, ainsi que par voie postale à l'adresse suivante : Direction interdépartementale des routes centre-ouest, 15 place Jourdan, 87 000 Limoges ;
- Des réunions publiques pour exposer les enjeux généraux et faire converger les visions sur le

projet.

- La publicité et l'annonce de la concertation seront organisées grâce à des affiches, via la presse locale, et à travers la transmission d'un kit de communication aux collectivités et acteurs locaux partenaires afin de leur permettre de communiquer sur le projet, la concertation et les modalités de participation du public.

D. Bilan de la concertation

A l'issue de la procédure, le maître d'ouvrage établira un bilan de la concertation en application de l'article R. 121-21 du code de l'environnement. Ce document synthétisera les avis exprimés et indiquera les mesures que l'Etat juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements tirés. Ce bilan sera rendu public.

En vertu de l'article L.123-12, ce bilan sera joint au dossier de l'enquête publique ultérieure.

Les enseignements de la concertation permettront au maître d'ouvrage de sélectionner les créneaux de dépassement à étudier dans le cadre des études d'opportunité de la phase 2

7. Périmètre de prise en considération

L'objectif de la présente déclaration est également d'instituer un outil permettant de préserver, dès à présent, des conditions de développement organisées et qualitatives de ce secteur.

Il est donc proposé, en accord avec les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés, l'adoption d'un périmètre de prise en considération du projet d'aménagement ci-dessus évoqué, conformément aux dispositions de l'article L 424-1 du code de l'urbanisme.

Ce périmètre correspond aux périmètres d'aire d'étude immédiate de chacun des créneaux de dépassement définis ci-avant.

Il est institué pour une durée de 10 ans, et permet de surseoir à statuer aux demandes d'autorisation d'urbanisme, lorsque des travaux, constructions ou installations envisagés sont susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation du projet d'aménagement de créneaux de dépassement sur la RN 21.

Le sursis à statuer ne peut être prononcé que si la présente délibération de prise en considération a été publiée avant le dépôt de la demande d'autorisation.

La présente délibération fait l'objet d'un affichage et d'une publicité spécifique mentionnant les lieux où le dossier peut être consulté, en application des dispositions de l'article R 424-24 du code de l'urbanisme, soit :

- Un affichage pendant 1 mois en mairies et au siège des Communautés de Communes et Communautés d'Agglomération concernées,
- Une publication dans un journal diffusé dans le Département de Dordogne.

Le périmètre figurera en annexe aux PLUi et PLUi-H, conformément à l'article R 151- 52 13° du code de l'urbanisme. La délibération de prise en considération produit ses effets juridiques dès l'exécution de l'ensemble des formalités prévues.

Lorsqu'une décision de sursis à statuer est intervenue, les propriétaires des terrains auxquels a été opposé un refus d'autorisation de construire ou d'utiliser le sol peuvent mettre en demeure la collectivité qui a pris l'initiative du projet de procéder à l'acquisition du terrain dans les conditions et délais mentionnés à l'article L.230-1 et suivants du code de l'urbanisme

8. Publicité de la déclaration d'intention

A. Information et mobilisation du public

Conformément aux articles L.121-18 et R.121-25 du code de l'environnement, la présente déclaration d'intention fait l'objet de mesures de publicité visant à garantir une information complète des citoyens sur le territoire concerné. Ce document est rendu accessible par les moyens suivants :

- La déclaration est consultable sur le site internet de la DIRCO (xxxxx) ;
- Conformément à l'article R.121-25 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage procède à un affichage dans les mairies des communes du périmètre d'étude

B. Droit d'initiative

La publication de cette déclaration ouvre, pour une durée de deux mois, un droit d'initiative au public conformément à l'article L.121-19 du code de l'environnement. Ce droit permet de demander au préfet de la Dordogne l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant désigné par la commission nationale du débat public (CNDP).

En vertu des articles L.121-19 et R.121-26, ce droit peut être exercé par :

- Un nombre de ressortissants majeurs de l'Union européenne résidant dans le périmètre de la déclaration d'intention égal à 20% de la population recensée dans les communes du même périmètre, ou à 10% de la population recensée dans le ou les départements, dans le ou les régions où se trouve tout ou partie du territoire mentionné dans la déclaration d'intention ;
- Un conseil régional, départemental ou municipal ou l'organe délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention ;
- Une association agréée au niveau national en application de l'article L.141-1, ou deux associations ou une fédération d'associations agréée(s) au titre de l'article L.141-1 dans le cadre de la région ou du département dont le territoire est compris en tout ou partie dans celui défini dans la déclaration d'intention.

C. Voies et délais de recours

Au-delà du droit d'initiative, cette décision peut faire l'objet des recours suivants :

- Un recours gracieux devant le préfet de Dordogne ou un recours hiérarchique devant le ministre chargé des Transports peut être formé dans un délai de deux mois ;
- Un recours pour excès de pouvoir peut être déposé devant le tribunal administratif territorialement compétent dans un délai de deux mois à compter de l'accomplissement des formalités de publicité ;
- En application des articles L.122-2 et L.123-1-B du code de l'environnement, le juge administratif des référés fait droit à toute demande de suspension d'une décision prise sans que la participation du public requise ait eu lieu.