

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA DORDOGNE

RÉUNION DU 22 MAI 2023

DÉLIBÉRATION N° 23.CP.IV.35

**Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Vallée de la Dordogne,
au cœur du Triangle d'or
LES MILANDES - CASTELNAUD-LA-CHAPELLE-MARQUEYSSAC - BEYNAC
pour de nouvelles mobilités sécurisées.
Déclaration d'intention (Articles L.121-18 et R.121-25 du Code de l'Environnement).**

DATE DE LA CONVOCATION : 12/05/2023

PRÉSIDENT DE SÉANCE : Germinal PEIRO

PRÉSENTS : Jacques AUZOU, Didier BAZINET, Catherine BEZAC-GONTHIER, Pascal BOURDEAU, Francine BOURRA, Dominique BOUSQUET, Carline CAPPELLE, Olivier CHABREYROU, Véronique CHABREYROU, Sylvie CHEVALLIER, Thierry CIPIERRE, Stéphane DOBBELS, Corinne DUCROCQ, Claudine FAURE, Marie-Laure FAURE, Isabelle HYVOZ, Cécile LABARTHE, Raphaëlle LAFAYE, Patricia LAFON-GAUTHIER, Fabienne LAGOUBIE, Michel LAJUGIE, Bruno LAMONERIE, Jean-Michel MAGNE, Laurent MOSSION, Alain OLLIVIER, Germinal PEIRO, Jacques RANOUX, Christophe ROUSSEAU, Benoît SECRESTAT, Christian TEILLAC, Marie-Claude VARAILLAS, Mireille VOLPATO

ABSENTS EXCUSÉS AVEC POUVOIR : Régine ANGLARD donne pouvoir à Véronique CHABREYROU, Christelle BOUCAUD donne pouvoir à Mireille VOLPATO, Christel DEFOULNY donne pouvoir à Marie-Laure FAURE, Frédéric DELMARES donne pouvoir à Cécile LABARTHE, Stéphane FAYOL donne pouvoir à Isabelle HYVOZ, Marie-Lise MARSAT donne pouvoir à Patricia LAFON-GAUTHIER, Serge MERILLOU donne pouvoir à Benoît SECRESTAT, Juliette NEVERS donne pouvoir à Pascal BOURDEAU, Jean-Michel SAUTREAU donne pouvoir à Jean-Michel MAGNE

RAPPORTEUR : Jean-Michel MAGNE

ADOPTÉE À L'UNANIMITÉ

Pour : 41
Contre : 0
Abstention : 0
Non-participation : 0

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL
DE LA DORDOGNE

RÉUNION DU 22 MAI 2023

N° 23.CP.IV.35

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Vallée de la Dordogne,
au cœur du Triangle d'or
LES MILANDES - CASTELNAUD-LA-CHAPELLE-MARQUEYSSAC - BEYNAC
pour de nouvelles mobilités sécurisées.
Déclaration d'intention (Articles L.121-18 et R.121-25 du Code de l'Environnement).

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU la délibération du Conseil départemental n° 21-226 du 1^{er} juillet 2021,

VU le Code de l'Environnement et ses articles L.121-18 et R.121-25,

VU le rapport présenté par M. le Président du Conseil départemental,

LA COMMISSION PERMANENTE, APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,

CONSIDÉRANT

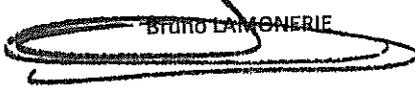
Que la présente délibération vaut déclaration de projet en application des articles L.121-18 et R.121-25 du Code de l'Environnement,

DÉCIDE

- **d'émettre** un avis favorable sur la déclaration d'intention pour le projet de création d'une boucle multimodale d'accès sécurisé aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or LES MILANDES – CASTELNAUD-LA-CHAPELLE - MARQUEYSSAC – BEYNAC, pour de nouvelles mobilités sécurisées,
- **de dire** que la présente délibération vaut déclaration d'intention au sens du Code de l'Environnement et ouvre un droit à l'initiative pris en application des articles L.121-17-1 et suivants du Code de l'Environnement ; elle contient, ci-après annexé, à ce titre l'ensemble des éléments fixés à l'article L.121-18 du Code de l'Environnement et sera également publiée selon les dispositions précisées dans la présente délibération,
- **de dire** qu'en cas de demande émanant de l'autorité compétente ou exercée dans le cadre du droit d'initiative en vertu respectivement des articles L.121-17 et L.121-19 du Code de l'Environnement, les modalités de concertation préalable seront fixées par une délibération ultérieure,

- **d'autoriser** M. le Président du Conseil départemental à signer tous les actes et à prendre toutes les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de la présente délibération et du projet,
- **de préciser** que la déclaration d'intention fera l'objet des mesures de publicités suivantes :
 - o sur le site 'Internet du Conseil départemental de la Dordogne,
 - o sur le site de la Préfecture de la Dordogne,
 - o une information sera mise en place sur les espaces d'affichage légal des communes concernées.

Pour le Président et par délégation,
le Vice-président chargé
de l'administration générale, des finances
et de la commande publique,


BRUNO LAMONERIE

Annexe à la délibération n° 23.CP.IV.35 du 22 mai 2023.

DECLARATION D'INTENTION

DECLARATION D'INTENTION (ARTICLES L.121-18 ET R.121-25 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

CREATION D'UNE BOUCLE MULTIMODALE D'ACCES SECURISE AUX DEUX RIVES DE LA VALLEE DE LA DORDOGNE, AU COEUR DU TRIANGLE D'OR LES MILANDES – CASTELNAUD LA CHAPELLE - MARQUEYSSAC – BEYNAC, POUR DE NOUVELLES MOBILITES SECURISEES

Maître d'ouvrage : Conseil départemental de Dordogne

SOMMAIRE

Préambule	
1. Motivations et raisons d'être du projet	
2. Plan ou programme dont découle le projet.....	
3. Liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet.....	
4. Aperçu des incidences potentielles sur l'environnement.....	
4.1. Impacts sur le milieu physique ou naturel	
4.2. Impacts sur le cadre de vie.....	
4.3. Impacts sur l'occupation des sols - Emprise foncière	
4.4 Impacts globalement modérés par le gain environnemental généré par le projet.....	
5. Solutions alternatives envisagées	
6. Modalités de concertation préalable du public.....	

PREAMBULE

La déclaration d'Intention est élaborée en application des articles L.121-18 et R.121-25 du Code de l'environnement qui mentionne que tout projet, d'un montant prévisionnel supérieur à 5 millions d'euros et soumis à évaluation environnementale, doit faire l'objet d'une déclaration d'intention.

Le projet envisagé entrant dans ce cadre, le Département publie la présente déclaration d'intention qui vise à informer le public sur le projet et les modalités de concertation qui sont envisagées.

Au titre du I de l'article L121-18 pour les projets mentionnés au 1° de l'article L. 121-17-1, cette déclaration d'intention est publiée par le maître d'ouvrage avant le dépôt de la demande d'autorisation.

Elle comporte les éléments suivants :

- 1° les motivations et raisons d'être du projet ;
- 2° le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;
- 3° la liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;
- 4° un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;
- 5° une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées ;
- 6° les modalités déjà envisagées, s'il y a lieu, de concertation préalable du public.

Conformément aux dispositions de l'article R. 121-25 du code de l'environnement, qui précise les modalités de publicité de ladite déclaration, et afin de permettre la bonne information du public, la déclaration d'intention est publiée et consultable :

- sur le site internet du conseil départemental de la Dordogne,
- sur le site de la préfecture de la Dordogne,
- une information est mise en place sur les espaces d'affichage légal des communes concernées.

Conformément aux dispositions des articles L.121-17 et suivants et R. 121-26 et suivants du Code de l'environnement, un droit d'initiative est ouvert au public pour demander au Préfet l'organisation d'une concertation préalable. Ce droit peut être exercé dans un délai de quatre mois à compter de la publication de la déclaration d'intention.

1. MOTIVATIONS ET RAISONS D'ETRE DU PROJET

La loi d'orientation des mobilités (LOM) fixe l'objectif de neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050, avec une réduction de 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Elle encourage de ce fait la promotion des modes actifs de déplacement moins consommateurs d'énergie fossile et le développement des infrastructures adaptées.

Les axes de réflexion qui ont structuré la genèse du projet sont inscrits dans une démarche de transition vers de nouvelles mobilités et ont pour objectif de :

- **Organiser et sécuriser** les flux de circulation de la Vallée de la Dordogne au cœur du triangle d'or du Périgord Noir, en assurant la **garantie d'un accès opérant aux secours, l'évitement des zones dangereuses, et le rééquilibrage entre les deux rives.**
- **Faciliter et sécuriser** la desserte du territoire pour les habitants et pour les visiteurs des sites remarquables du secteur,
- **Offrir des infrastructures adaptées aux évolutions vers les mobilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle.**

En effet, en Dordogne, le Périgord noir concentre quelques-uns des sites les plus spectaculaires de cette région appréciée des amateurs d'histoire et de patrimoine naturel. Ce territoire d'exception aussi appelé « le Triangle d'or du Périgord Noir » a reçu plus de 800 000 visiteurs payants en 2022.

En effet, Les jardins de Marqueyssac et le château de Castelnaud en Dordogne ont enregistré en 2022 un record de fréquentation selon M. Kléber ROSSILLON propriétaire des sites.

- o Record de fréquentation aux Jardins de Marqueyssac en Dordogne qui ont été fréquentés par 14% de visiteurs en plus en 2022. C'est ainsi que 218.856 visiteurs ont été accueillis en 2022.
- o Le château de Castelnaud, spécialisé sur l'art de la guerre au Moyen-âge, a accueilli 24% de visiteurs en plus en 2022 par rapport à 2021, soit 233.779 visiteurs.

De plus, depuis la panthéonisation de Joséphine Baker, le 30 novembre 2021, le château des Milandes, qui fut sa résidence de 1937 à 1969, voit sa fréquentation quasiment doublée en 2022.

La fréquentation de ce site va augmenter de façon exponentielle dans les années à venir en raison notamment de l'engouement des touristes pour le patrimoine naturel, architectural et l'essor de l'itinérance douce tel le cyclotourisme, un phénomène indubitable qui nécessite de proposer des itinéraires sécurisés.

Le Département de la Dordogne est une destination touristique confirmée et le poids économique de l'activité touristique dans l'économie départementale est très important, le Département s'apprête à approuver son 2ème plan vélo.

La Dordogne est la 4ème destination de cyclotourisme à l'échelle nationale et compte 3 vélo-routes nationales inscrites dont la V.91 « Vallée de la Dordogne » qui s'interrompt au niveau de Saint-Vincent de Cosse. Le cyclotourisme est une pratique en pleine croissance, représentant un enjeu économique d'autant plus important pour les communes que l'activité touristique représente 22% de l'activité économique à l'échelle du département.

Le projet connectera ainsi toutes les itinérantes douces présentes (PDiPR, vélo routes voies vertes V91 et vallée du Céou, les itinéraires de pêches ...), via les parkings existants ou à aménager. Une navette électrique permettra de desservir tous les sites touristiques du triangle d'or, avec au cœur une halte ferroviaire Nature et Randonnée située à la gare de Fayrac, point central de la boucle.

Sans nouveau franchissement de la Dordogne que permettra le projet, la traversée de Beynac et du secteur du Pech constitue un véritable verrou définitif au déploiement de la V91 et du cyclotourisme ainsi que de toutes les formes d'itinérances douces.

La création de deux ouvrages de franchissement de la Dordogne au Pech et à Fayrac permettra au contraire un accès direct à la desserte du secteur des Milandes et plus généralement à la rive gauche de la Dordogne, en provenance de l'ouest ou de l'est du territoire. Il évitera l'emprunt de voies communales inadaptées aux trafics, la traversée des bourgs de Beynac et de Castelnaud en leur retirant une partie de la circulation routière, et donc en les sécurisant et en les apaisant. Il évitera également les zones de falaises à risques.

En effet, le Triangle d'or, en l'état des infrastructures actuelles, présente des risques de sécurité avérés et des conditions de santé publique non assurées.

- En effet, le tronçon de la RD 703 à Beynac-et-Cazenac constitue, entre Bergerac et Sarlat, une section de l'axe routier structurant constituant la Voie de la Vallée de la Dordogne reliant Bordeaux à Souillac/Sarlat via Libourne. Cet itinéraire est donc le seul disponible depuis l'ouest du territoire pour rejoindre Sarlat, c'est également le cas pour les transports de matières dangereuses.

Or, la commune de Beynac-et-Cazenac, d'une population de 546 habitants (INSEE 2020), impactée au cœur de son bourg par un trafic de 6 000 véhicules par jour en moyenne tout au long de l'année et pouvant atteindre plus de 12 000 véhicules/jour en période estivale, dont de nombreux poids lourds.

Ce trafic s'explique par le fait que la traversée de Beynac, nécessaire pour relier les pôles d'activités de Sarlat et de Bergerac, ne présente actuellement aucune alternative à l'échelle du territoire, dont le réseau ferroviaire et routier est peu développé.

- L'étroitesse de la route dans le bourg de Beynac est source de difficultés et d'impossibilités de croisement.

Des audits de sécurité confortés par des constats d'huissiers réalisés sur l'aménagement urbain de la traverse de BEYNAC, révèlent de nombreux dysfonctionnements facteurs d'insécurité, et notamment des difficultés voire une impossibilité pour les camions et les autocars de se croiser. Il est fréquemment observé que des poids lourds et autocars sont en situation de blocage, littéralement plaqués contre les obstacles physiques présents le long de cette traverse, contraints de reculer avec tous les risques que cela présente, pour ne pas rester définitivement bloqués.

En effet, le croisement optimal de ces véhicules est impacté par :

- La paroi rocheuse, abrupte et affleurant la voie par endroit est un réel frein physique impactant ces véhicules à grand gabarit ;
 - Les murets situés le long des berges de la Dordogne qui créent un effet de resserrement pour les véhicules notamment ceux à grand gabarit ;
 - Les bâtiments affleurant la voie circulée, sur un des espaces les plus contraints.
- Le passage sous la voie ferrée qui présente un gabarit insuffisant pour les poids lourds est à l'origine de nombreux accidents et blocages.

En sortie Est du bourg de Beynac, la route passe sous la voie ferrée Bergerac – Sarlat ce qui constitue un obstacle pour le passage des véhicules lourds.

Le croisement des poids lourds et des camping-cars est impossible compte tenu de la faible largeur de l'ouvrage et du virage de la route de part et d'autre.

- La traversée de BEYNAC et du secteur du Pech constitue un véritable verrou définitif au déploiement de la V91 et du cyclotourisme et de toutes les formes d'itinérances douces.

Le niveau de trafic et les infrastructures de la commune de Beynac sont incompatibles avec la pratique en toute sécurité du cyclisme au niveau de la traversée de Beynac.

Ce segment de discontinuité pour la vélo route V91 à la hauteur de Beynac doit être solutionné.

- Les conditions de sécurité des piétons sont insuffisantes sur la commune de Beynac malgré les aménagements réalisés dans le bourg en raison du trafic de poids lourds en transit.
- Des délais d'intervention allongés et des conditions d'intervention dégradées pour les services de secours

Les transports de personnes et les services de secours doivent passer par Beynac. Les pôles hospitaliers de la vallée de la Dordogne sont concentrés à Sarlat. L'accès à l'hôpital et les urgences de Sarlat, pour toutes les personnes venant de l'ouest de Beynac, nécessite la traversée du bourg de Beynac.

L'étroitesse de la voie rend difficile les évacuations des occupants d'un véhicule de transport de personnes. Outre le risque d'accident de circulation routière dans la traversée du bourg de Beynac, l'apparition d'un incendie avec possible propagation aux habitations ou véhicules situés à proximité, représente également un facteur aggravant pour les services d'incendie et de secours.

La problématique est la même qu'il s'agisse des véhicules de secours, des véhicules de transports scolaires ou de tourisme au regard des nombreux autobus circulant sur cet axe.

Ces difficultés impliquent des délais d'intervention moyens de 22 minutes sur la commune de Beynac-et-Cazenac, contre 17 minutes en moyenne dans le département, soit un délai supplémentaire de 5 minutes. Ces délais sont inacceptables lorsque le pronostic vital est engagé.

- La population et les nombreux touristes sont exposés à des risques forts d'éboulement rocheux.

La voie communale entre le bourg de Castelnaud-la-Chapelle et le château de Fayrac, qui se situe aux pieds de falaises est sujette à des éboulements conséquents. Cette configuration rend impossible l'aménagement de cette voie qui aurait de lourdes conséquences sur le patrimoine naturel et architectural.

La RD 703 quant à elle comprend plusieurs secteurs qui se situent aux pieds de falaises, que le Plan de Prévention des Risques approuvé par arrêté préfectoral du 19 février 2010 classe en zone à risque fort, et qui présentent d'importants risques d'éboulement.

Sur la commune de Beynac, la RD 703 est située dans la zone rouge du Plan de Prévention du Risque de Mouvement de terrain (version révisée du 12/02/2010) définie comme « zone à risque fort dite zone rouge, estimée très exposée aux chutes de pierres et de blocs. La probabilité d'occurrence du risque et son intensité y sont fortes. Cette zone est inconstructible. »

- La population et les nombreux touristes sont exposés à un niveau élevé de pollution atmosphérique et sonore dans le bourg de Beynac.

Le site est très fréquenté et les embouteillages fréquents liés aux difficultés de croisement des véhicules, génèrent des pollutions. Or, la Loi d'Orientation des Mobilités rappelle la nécessité d'une politique permettant la mise en œuvre du "droit reconnu à chacun de vivre dans un environnement sonore sain", et ce, en surveillant, réduisant ou supprimant les pollutions sonores et préservant la qualité acoustique.

La mobilité quotidienne est donc un enjeu environnemental et global pour le bien-être des populations et touristes.

2. PLAN OU PROGRAMME DONT DECOULE LE PROJET

Le projet répond au programme suivant qui se décompose en 3 volets, complémentaires et indissociables :

- l'aménagement d'infrastructures permettant de sécuriser la circulation et les accès aux sites (notamment le château des Milandes et le parc Joséphine Baker en rive gauche actuellement enclavée), de déporter les circulations de transit et d'assurer la continuité de la voie verte V91 :
 - deux franchissements de la Dordogne entre ses deux rives, à proximité et dans l'axe des ponts SNCF existants et un franchissement de la ligne ferroviaire Libourne/Sarlat,
 - une nouvelle voie qui se développe en rive droite et en rive gauche, qui longe la voie de chemin de fer existante, et qui évite les bourgs de Beynac et de Castelnaud et qui se connecte à l'actuelle voie de la vallée à l'ouest au niveau d'un giratoire à Monrecour, et à l'Est au lieu-dit Grange des Vergnes, associée à un plan de circulation
 - une voie indépendante dédiée aux modes doux et permettant d'assurer la continuité des itinéraires cyclables inscrits au schéma national (V91).

- la création d'une boucle multimodale apportant de nouvelles conditions de déplacement dans la vallée et entre les deux rives de la Dordogne, sécurisées et efficaces, répondant aux attentes des populations locales et aux besoins de desserte des sites touristiques du Triangle d'Or. Elle permet de réduire le trafic automobile au sein du triangle d'or en donnant accès à l'ensemble des sites à pied, à vélo, en navette électrique à partir d'un réseau de lieux de stationnement et d'une gare ferroviaire réouverte en période estivale et aménagée en halte nature et environnement. Cette boucle permet de renforcer et valoriser les différents circuits déjà existants ou en cours d'aménagement qui participent à la dynamique touristique et culturelle du Périgord Noir :
 - elle franchit à deux reprises la rivière de la Dordogne à l'aide de deux nouveaux ouvrages d'art (Pont du Pech, à l'ouest et de Fayrac, à l'est) et la voie ferrée Libourne /Sarlat à l'aide d'un pont-rail dit des Milandes. Ces franchissements permettent le désenclavement de la rive gauche de la vallée de la Dordogne et renforcent l'accessibilité des sites touristiques majeurs du Triangle d'Or ;
 - des aménagements favorisant le report modal vers les modes doux sont adjoints, afin de développer de nouvelles mobilités sécurisées jusqu'aux châteaux des Milandes, de Castelnaud, de Marqueyssac et de Beynac. Ces derniers encouragent le report modal afin de pacifier le site et sont vertueux sur le plan environnemental (diminution des pollutions de toutes sortes).

- la mise en place d'un plan de circulation approuvé par délibérations des Conseils Municipaux respectivement du 6 septembre 2022 et du 30 janvier 2023 de la commune de Beynac et Cazenac et de celui de Castelnaud la Chapelle évitant à 65 à 76% du trafic de passer sous les falaises classées en zone rouge et interdisant le croisement de véhicules de grands gabarits dans le bourg de Beynac :
 - ce plan élaboré, porté par le Département et approuvé par les communes de Beynac-et-Cazenac et Castelnaud-la-Chapelle répond à l'ensemble des problématiques actuelles identifiées, garantit la cohérence et l'efficacité du projet global. Il est rendu

- possible par les infrastructures créées, amplifié dans ses finalités par le report modal et organise la gestion des flux de véhicules de tourisme et de poids lourds afin d'assurer :
- . la continuité du trafic de transit de la voie de la Vallée de la Dordogne,
 - . la sécurisation de la traversée des bourgs et en particulier celle de Beynac en empêchant les blocages inhérents à l'impossibilité de croisement des PL dans le bourg,
 - . l'évitement des zones à risques des falaises pour au moins 2/3 du trafic existant,
 - . la possibilité d'organiser le report modal sur site, de la voiture vers le train et les modes doux
 - . la desserte facilitée et sécurisée des sites patrimoniaux du Triangle d'Or,
 - . la possibilité de promouvoir et développer les mobilités douces, répondant aux attentes des habitants, des actifs et des touristes pour de nouvelles mobilités sécurisées.
- o il conjugue deux actions principales :
- . interdire totalement la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes dans Beynac hors desserte locale et camping-cars et sur la voie communale de Castelnaud à Fayrac ;
 - . imposer un sens de circulation unique, d'Est en Ouest, pour les poids lourds dont la circulation dans Beynac est impérative pour assurer une desserte locale (bus, camping-car, livraisons).

3. LISTE DES COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ETRE AFFECTE PAR LE PROJET

Les communes qui seront concernées par le projet sont :

- Saint Vincent de Cosse,
- Castelnaud la Chapelle
- Vézac
- Beynac et Cazenac

4. APERÇU DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Le diagnostic complet du territoire a permis d'apprécier les incidences potentielles du projet sur l'environnement. Le projet a fait l'objet d'études qui visent à définir les caractéristiques principales du projet au regard des objectifs poursuivis et des principales contraintes existantes. Les études sont aussi l'occasion d'examiner plusieurs solutions pour atteindre les objectifs visés, et en tenant compte des enjeux locaux.

Compte tenu de ses caractéristiques, le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement. Cette évaluation consiste en une série d'études présentant notamment l'état initial (actuel) de l'environnement, les effets du projet sur l'environnement et les mesures associées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.

L'évaluation environnementale sera présentée au stade de l'enquête publique.

La démarche « éviter-réduire-compenser » (ERC) est mise en place dans la conception de tout projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement.

Elle consiste de manière générale :

- premièrement, à trouver des solutions pour éviter l'impact sur l'environnement ;
- deuxièmement, quand il n'est pas possible d'éviter l'impact, à prendre des mesures pour réduire les effets du projet sur l'environnement (par exemple, prévoir des traversées pour la faune, ou adapter la conception des abords de la route) ;
- troisièmement, quand il n'est pas possible de réduire les impacts, à les compenser (par exemple, recréer ailleurs une zone humide qui aurait été détruite).

Les mesures d'évitement et de réduction seront mises en œuvre par le Département. La mise en œuvre et le suivi des mesures de compensation seront assurés par des bureaux d'études spécialisés.

4.1. Impacts sur le milieu physique ou naturel

- Milieu aquatique

Les pollutions générées en phase travaux, puis, en phase d'exploitation, les pollutions chroniques et saisonnières, sont maîtrisées par le dispositif d'assainissement prévu par le projet.

Au contraire l'axe routier actuel longeant le cours d'eau dans Beynac, la RD703, ne dispose pas de système d'assainissement. Par conséquent, les pollutions chronique et accidentelle dues à la circulation routière se déversent dans la Dordogne en contrebas lors du ruissellement des eaux pluviales, ce qui peut impacter fortement le milieu aquatique de la rivière Dordogne.

- Paysage

Le projet de création d'une boucle multimodale permettant de relier les deux rives de la Vallée de la Dordogne, au cœur du triangle d'Or, LES MILANDES – CASTELNAUD LA CHAPELLE, MARQUEYSSAC et BEYNAC pour le développement de nouvelles mobilités sécurisées, s'inscrit dans l'unité paysagère de la Dordogne des Cingles, cœur historique et culturel du Périgord noir. Les paysages sont très bien conservés et offrent de nombreux panoramas sur le méandre du fleuve. Ce lieu exceptionnel, triangle d'or de la Dordogne, compose un paysage de parcelles agricoles diversifiées, de trames bocagères et fruitières, de coteaux boisés et rocheux, de sols variés et singuliers. Ce paysage impose dans la réponse au programme du projet, le plus grand respect :

- respect des habitants ;
- respect des acteurs qui ont façonné ce paysage ;
- respect des lieux historiques (châteaux et villages) ;
- respect des vues et de l'environnement général ;
- respect du patrimoine ancien et vivant.

C'est pourquoi un traitement particulier au niveau du Château de Fayrac a été conçu afin de limiter l'impact visuel et sonore du projet au droit de la chapelle de Fayrac et sur un linéaire de 300m environ.

Puis sur l'ensemble du projet des aménagements paysagers seront réalisés pour permettre :

- d'assurer une intégration du projet sans heurt avec l'environnement et les paysages existants ;
- d'éviter les covisibilités avec les différents châteaux et notamment celui de Fayrac par la réalisation d'un modelé paysagé et planté ;
- de constituer un corridor écologique favorable à l'avifaune, mais aussi aux autres groupes taxonomiques : petits mammifères, reptiles amphibiens, insectes pollinisateurs. C'est ainsi que la plantation de 27 000 arbres est prévue au projet ;

- de renaturer des espaces par la création d'un cordon arbustif avec des essences locales (labellisées VEGETAL LOCAL) le long des ouvrages qui permettra d'absorber une partie des rejets de CO2 émis par la circulation routière ;
- de réduire les surfaces imperméabilisées par la végétalisation des accotements de la route et des talus des ouvrages (bassins, route, merlons...) et les îlots de chaleur,
- d'assurer aux promeneurs, utilisant la voie mode doux et les belvédères sur les ouvrages de franchissement de la Dordogne, des vues qualitatives sur les paysages et le patrimoine architectural exceptionnel du site.

- Patrimoine culturel et historique

L'enjeu est de construire les infrastructures entrant dans le projet de boucle sur les trois communes de Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac et qui se trouve être placée :

- à proximité de Monuments Historiques :
 - Classés : Châteaux de Beynac et de Castelnaud la Chapelle
 - Inscrits : Châteaux de Marqueyssac et de Fayrac
- à proximité du château de Monrecour et de celui des Milandes qui a appartenu à Joséphine Baker bénéficiant du label Maison des Illustres
- dans un site inscrit « Vallée de la Dordogne »
- dans un site Natura 20000
- sur un SPR (Site Patrimonial Remarquable) sur Castelnaud la Chapelle et Vézac
- sur une ZNIEFF 1 et ZNIEFF 2
- sur un site majeur d'Aquitaine

Le site d'implantation du projet est ainsi marqué par un très fort patrimoine architectural composé de six châteaux : Beynac, Marqueyssac, Castelnaud la Chapelle, Fayrac, Milandes et Monrecour. Les villages et les constructions qui se trouvent au pied des châteaux offrent également un patrimoine d'architecture locale qu'il convient fortement de préserver.

Le projet a donc été conçu pour qu'à partir des six châteaux, la déviation soit à peine perceptible ou invisible. Pour ce faire, les volumes, les proportions, les épaisseurs, les portées et les dimensions de chaque ouvrage ont été contrôlés de manière à assurer une intégration sobre et discrète.

La nouvelle route, positionnée en rive gauche et longeant le tracé de l'actuelle voie de chemin de fer, telle que proposée, viendra se fondre dans le paysage avec une grande discrétion, sans aucun effet, tout en contrôlant les impacts visuels, sonores, environnementaux, humains et offre ainsi une proposition sur mesure bien spécifique pour ce site.

4.2. Impacts sur le cadre de vie

- Pendant la réalisation des travaux

La création d'une nouvelle infrastructure routière conduit à des travaux de terrassement, de construction de remblais et d'ouvrages d'art, de mises en œuvre d'enrobés, etc. Ces travaux sont susceptibles de générer des nuisances : envol de poussières, bruit lié aux engins, vibrations, etc.

Des mesures seront mises en œuvre pour limiter la gêne occasionnée :

- arrosage des emprises pour éviter l'envol de poussières, bon entretien du matériel, nettoyage des abords du chantier, horaires de travaux en journée et en semaine, information des riverains et des usagers ;

- mise en place des dispositions constructives particulières pour limiter les impacts de la construction des ouvrages d'art sur les milieux naturels et aquatiques sensibles (palplanches, béton immergé, etc.) ;
 - organisation du chantier en fonction de la sensibilité des espèces animales présentes (adaptation du calendrier de travaux) ;
 - limitation des rejets de MES (par mise en place d'un dispositif d'assainissement provisoire efficace et entretenu, par protection des abords de la Dordogne, ses annexes hydrauliques et ses affluents) ;
 - restriction des emprises chantier, proscription des dépôts de terre en zones écologiquement sensibles, mise en défens des zones écologiques sensibles, ... ;
 - interdiction de tous rejets d'hydrocarbures (stockage des produits polluants et ravitaillement des engins sur aire étanche, mesures préétablies en cas de rejet accidentel...).
- Mesures de protection en phase exploitation

Des mesures en phase exploitation seront prises :

- mise en place de dispositifs d'assainissement des eaux ruisselant sur la plateforme routière et d'ouvrages de protection des eaux (4 bassins multifonction permettant de traiter la pollution chronique, accidentelle et saisonnière et d'écrêter les débits avant rejet dans la rivière Dordogne),
 - rétablissement des écoulements naturels (Dordogne et talwegs) par mise en place de fossés de collecte et de bassins de stockage et d'infiltration des eaux collectées,
 - mise en place de mesures d'évitement, de réduction vis-à-vis des impacts sur la faune protégée ;
 - mise en place d'e mesures de compensation vis-à-vis des impacts sur les zones humides, les boisements alluviaux bordant la Dordogne et la faune protégée :
 - mesures d'insertion paysagère pour limiter l'impact sur les vues depuis les châteaux et villages environnants : plantations de massifs, haies et de noyers, ...,
 - mesures vis-à-vis de l'occupation du sol : acquisitions des terrains par le Département et les indemnités pour achat des terrains agricoles, le rétablissement des chemins agricoles, mesures d'accompagnement (replantations de noyers et convention avec les agriculteurs, côté Vézac, pour leur entretien) qui permettront de limiter les impacts sur les vergers existants,
 - mise en place de protections acoustiques pour 8 habitations concernées par des dépassements de seuil réglementaire des niveaux sonores.
- Bruit

L'étude acoustique a mis en évidence que la contribution sonore du projet pourra dépasser les objectifs réglementaires pour 8 logements situés à proximité du contournement. Ceux-ci feront l'objet de protections acoustiques sous forme d'isolation des façades de manière à réduire cet impact et à le ramener dans les limites admissibles. Ainsi, les recommandations de l'OMS sur l'exposition au bruit à l'intérieur des logements seront respectées.

Par ailleurs, le report de trafic vers la voie nouvelle permettra de réduire l'exposition au bruit des riverains de la RD703 en traversée de Beynac.

- Qualité de l'air

Le projet a pour objectif de dévier la circulation automobile afin d'éviter la traversée du centre de Beynac ; sa mise en service n'entraînera pas d'accroissement du trafic. Ainsi, les émissions polluantes issues de la circulation routière ne seront pas augmentées.

Par ailleurs, une partie de ces polluants ne sera plus émise en traversée du centre de Beynac mais au niveau de la voie nouvelle. Celle-ci traversant des espaces d'habitat plus diffus que ceux du centre du

bourg, l'impact global de la pollution atmosphérique sur les populations sera réduit grâce à la mise en service du projet.

- Desserte du territoire

Le projet permet d'améliorer la desserte du territoire en remédiant au déséquilibre de desserte entre les deux rives. La desserte de la vallée de la Dordogne dans le secteur Les Milandes, Castelnaud La Chapelle, Marqueyssac et Beynac est déséquilibrée et souffre d'un enclavement de sa rive gauche (Les Milandes, Fayrac et Castelnaud) du fait que l'axe de transit se situe en rive droite et en raison :

- d'une part, de l'éloignement des deux seules connexions par les traversées de la Dordogne au niveau de Castelnaud et d'Allas-les-Mines (cette dernière est par ailleurs régulièrement fermée à la circulation, étant située en zone inondable) ;
- et d'autre part, de l'insuffisance des infrastructures routières en rive gauche.

Selon une étude socio-économique de la CCI réalisée en février 2019 et sur la base des principaux indicateurs démographiques, la rive gauche enregistre comparativement à l'autre rive et à la moyenne départementale : une perte de population, un taux de chômage supérieur, des revenus fiscaux inférieurs. Pourtant, les sites touristiques situés en rive gauche attirent une grande partie des visiteurs du périmètre. En effet, situés en rive gauche de la Dordogne, les châteaux de Castelnaud et des Milandes attirent à eux seuls près de 40% des visiteurs de ce territoire.

L'enjeu de l'économie touristique est donc très important. La forte fréquentation et les nombreuses possibilités d'hébergement en rive gauche de la Dordogne et dans la vallée du Céou, impliquent optimisation des flux locaux et de transit.

- Changement climatique

En phase exploitation, le projet devrait permettre une légère réduction des émissions de gaz à effet de serre dues au trafic routier car les véhicules actuellement ralentis lors de la traversée de Beynac, qui y circulent à moins de 30km/h, pourraient circuler à une vitesse supérieure.

- Catastrophes majeures

Les risques naturels recensés sur l'aire d'étude sont liés aux risques inondations liés à la vallée de la Dordogne et aux débordements de ce cours d'eau, ainsi qu'aux risques d'éboulements des falaises sur la RD703 et de mouvements de terrain (cavités et retrait/gonflement des argiles).

En effet, la RD703 actuelle qui serpente directement sous les affleurements rocheux est exposée à un risque qualifié d'élevé à très élevé (par une étude réalisée par le cabinet Géolithe en 2020) sur les secteurs de Beynac et Saint-Vincent-de-Cosse. Depuis 2019, ce risque s'est traduit par 5 événements (4 chutes de blocs rocheux et un glissement de terrain) et un accident de la route due à une collision avec un bloc rocheux. De même, la voie communale de Castelnaud est concernée par ce risque.

La mise en place d'un dispositif d'assainissement (collecte, régulation et traitement) et l'éloignement du trafic des zones de falaises à risques permettent de réduire la vulnérabilité du projet.

4.3. Impacts sur l'occupation des sols - Emprise foncière

L'emprise du projet est estimée à 20 hectares.

4.4 Impacts globalement modérés par le gain environnemental généré par le projet

Le projet traverse en 2 points le site Natura 2000 « La Dordogne » n° FR7200660 et est également dans le périmètre de l'arrêté préfectoral de protection de biotope « Rivière Dordogne » n°FR3800266. On note par ailleurs la présence de ZNIEFF sur les coteaux de Beynac et Castelnaud-la-Chapelle. La rivière Dordogne est également classée en réserve de biosphère.

L'état initial présenté s'appuie sur plusieurs inventaires faune-flore, celui de BKM réalisé en 2016, celui de SEGED réalisé en 2019 et celui d'Egis réalisé en 2021.

Le milieu est caractérisé par la rivière Dordogne qui est le site qui recèle les enjeux les plus importants, notamment par la présence d'odonates, de la loutre d'Europe et de poissons à enjeux (notamment migrateurs). D'autres habitats tels que les ripisylves, les bras morts et les ruisseaux, étroitement connectés à la Dordogne, recèlent également des enjeux forts pour tout un cortège d'espèces faunistiques, notamment pour les chiroptères et l'avifaune. La présence de plusieurs gîtes anthropiques de chiroptères dans la zone d'étude, notamment au niveau de la gare de Fayrac, représentent des enjeux importants.

Après les travaux réalisés en 2018, la plupart des espèces recensées en 2016 par BKM se sont maintenues dans la zone d'étude, comme l'attestent les inventaires écologiques post-travaux.

Plusieurs campagnes d'inventaires réalisées par la Maison de l'Eau et de la Pêche de Corrèze (MEP19) indiquent le maintien de la fonctionnalité de la Dordogne après les travaux dans le lit mineur. Les bras morts et annexes hydrauliques de la Dordogne sont des milieux à enjeu important, notamment pour la faune piscicole pour laquelle ils peuvent représenter des zones de frayère.

En conclusion, il apparaît que les milieux aquatiques et humides présentent les principaux enjeux écologiques. Les travaux de 2018 n'ont pas empêché le maintien de la plupart des espèces recensées dans la zone d'étude et les emprises du projet ont été colonisées par de nombreuses espèces suite à l'arrêt des travaux. La zone d'étude ne présente aucune espèce floristique à enjeu.

Dans le cadre du présent projet, le Département de la Dordogne a souhaité mettre en place plusieurs mesures environnementales et de renaturation pour arriver à un bilan écologique positif à l'issue des travaux.

Le montant des mesures environnementales est estimé à près de 4 000 000 € TTC.

- Des aménagements paysagers propices à l'augmentation des surfaces d'habitats d'espèces protégées

Une portion non négligeable de la zone concernée par le projet était en effet auparavant déjà artificialisée et présentait un biotope dégradé. Les mesures qui seront prises permettront un retour rapide et qualitatif de la biodiversité.

Les aménagements visant à augmenter la fonctionnalité écologique des boisements humides se développent sur environ 1,9 ha et viennent en compensation des 1,3 ha de boisements détruits.

- Des mesures compensatoires substantielles

Les mesures de compensation consistent en :

- la restauration d'un bras mort (couasne) de la Dordogne au niveau de la ripisylve du Pech sur la Commune de CASTELNAUD-LA-CHAPELLE,
- la restauration d'un bras mort (couasne) en rive droite de la Dordogne au niveau de l'ouvrage de Fayrac sur la Commune de VEZAC,
- la réouverture de l'île du Coux-et-Bigaroque, qui présente actuellement un milieu fermé peu propice à la biodiversité, en faveur de l'avifaune,
- l'aménagement de l'ancienne gare de Fayrac pour les chiroptères,
- l'aménagement des anciens fours à chaux de Domme, nouvellement acquis par le Département pour créer des gîtes de reproduction en faveur des chiroptères.

La mesure phare est la restauration morpho-écologique des couasnes de Fayrac et du Pech va apporter un gain écologique et va apporter des bénéfices écologiques au-delà des attentes et objectifs des mesures compensatoires.

- La création d'un corridor écologique le long de la nouvelle route

La création d'un cordon arbustif avec des essences locales (labélisée VEGETAL LOCAL) le long des ouvrages permettra la constitution d'un corridor écologique favorable à l'avifaune, mais aussi aux autres groupes taxonomiques : petits mammifères, reptiles amphibiens insectes pollinisateurs.

La route ne sera pas réalisée en surélévation sur l'ensemble du tracé. Des talus et des haies d'arbres la dissimuleront.

Par ailleurs, le tracé de la route suit celui de la voie de chemin de fer en activité pour se situer en majeure partie sur des zones déjà artificialisées.

5. SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES

Dans le cadre du projet de création de boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Dordogne, des variantes localisées à l'échelle du triangle d'or ont été étudiées, notamment afin de désenclaver la rive gauche.

Les différentes variantes de désenclavement du secteur du triangle d'or sont représentées sur la carte en page suivante. Elles se situent soit en rive droite, soit en rive gauche de la vallée de la Dordogne.

- Variantes de rive droite

Variante V0 – Aménagement sur place de la RD703

L'aménagement sur place réalisé de la RD 703 dans la traversée du bourg de Beynac et Cazenac n'est pas constitutif d'une alternative. Cet aménagement est complémentaire au projet départemental.

En effet, l'aménagement de la traversée du bourg réalisés par la commune en 2017 n'a pas permis de résoudre les problèmes de sécurité inhérents aux trafics et aux difficultés de croisement des poids lourds et autocars. Certaines sections de voie ne présentent qu'une largeur de voirie de 5.05m, totalement insuffisante pour que des gabarits supérieurs à des véhicules légers puissent se croiser.

Il ne permet pas non plus d'écarter le trafic de l'exposition aux risques de chutes de blocs rocheux des falaises du Pech et de Beynac.

Il ne permet pas de résoudre les problèmes de congestion qui perdurent du fait d'un étranglement de la route persistant après l'aménagement communal notamment au niveau du restaurant Maleville, mais également au niveau de l'ancienne boulangerie et au niveau du passage sous la voie ferrée.

L'aménagement ne permet pas de résoudre les problèmes d'insécurité liés aux conflits de flux entre véhicules, piétons et cyclistes. Ils ne sont pas traités car les piétons, pour rejoindre le bourg médiéval ou tout simplement se rendre dans certains commerces, doivent quitter la zone de stationnement ou le cheminement créés par la commune le long de la Dordogne et situés de l'autre côté de la RD703. Ils doivent donc traverser la route départementale, qui en période estivale atteint des pics de fréquentation. Les façades des immeubles le long de la RD703 ne bénéficient pas d'un trottoir accessible dont la largeur réglementaire est de 1,40m.

L'aménagement ne permet pas de réduire drastiquement le trafic de transit maintenu dans la traversée du bourg si le projet n'est pas réalisé, occasionnant une insécurité dans le bourg et une pollution atmosphérique, sonore et une potentielle pollution des eaux de la Dordogne en cas de déversement accidentelle.

L'aménagement réalisé ne concerne qu'1/10ème du linéaire de la route départementale déviée et soumis notamment à l'aléa falaise et correspond à un linéaire de 385 mètres environ.

Les travaux d'aménagement ont été contraints et limités par le Plan de Prévention des Risques en vigueur sur la commune de Beynac et Cazenac qui ne permet pas des travaux d'aménagements routiers conséquents (terrassements, compactages...).

En conséquence, les contraintes de circulation routière demeurent malgré l'aménagement communal de la traverse du bourg de Beynac.

Variante V1 - Aménagement de la RD 25 (route des crêtes)

L'alternative à la voie de la vallée par la route départementale 25 dite route des Crêtes n'est pas satisfaisante. En effet, le réaménagement de la voie des coteaux (RD25) reliant Saint Cyprien et Sarlat présente un tracé long et très contraint topographiquement (tracé très sinueux avec des caractéristiques géométriques médiocres). Il traverse de longues zones naturelles (bois, prés) et des zones urbanisées (Saint Cyprien et hameau de Baran notamment).

L'aménagement de l'itinéraire entre St Cyprien et Sarlat a été étudié sur une longueur de 16 km et génère un impact fort avec des terrassements très importants (besoins en remblai entre 700.000 et 1.200.000 m³ selon les solutions techniques) avec une atteinte à l'environnement.

La section de la RD25 considérée est très sinueuse, elle compte 64 virages dont 46 avec un rayon inférieur à 120 mètres et 18 avec un rayon inférieur à 240 mètres, alors que la réglementation impose pour une vitesse de référence de 60km/heure un rayon normal de 240 mètres.

Ainsi, le réaménagement de cette section suppose la rectification des dits virages entraînant déblais et remblais importants, des atteintes tant parcellaires que polluantes aux habitations situées sur le tracé, la dégradation de l'environnement d'une part aux abords du village de Baran, d'autre part endommageant grandement bois et prés portant ainsi atteinte à la biodiversité locale.

L'A89 ne peut pas non plus être considérée comme une alternative.

Cette autoroute est située à 50 km au nord du projet et en parallèle de la voie de la Vallée. Son ouverture n'a pas réduit le trafic de transit depuis sa mise en service. L'A89 ne permet pas de désenclaver le Sarladais. Elle permet d'irriguer le Sarladais seulement via des routes départementales traversant plusieurs villages et moyennant un temps de parcours supérieur à 1h. Les comptages réalisés à partir de 2005 ont mis en évidence que son ouverture a été sans effet sur le trafic observé notamment dans la traversée de BEYNAC.

- Variantes de rive gauche

Les accès actuels ne sont pas acceptables en termes de sécurité et ne peuvent constituer des alternatives satisfaisantes notamment pour la desserte du Château des Milandes et du Parc Joséphine Baker aux fréquentations croissantes :

Variante V2 : l'itinéraire par le pont d'Allas-les-Mines suppose d'emprunter un pont étroit (une seule voie de circulation) et une petite voie communale sinueuse notamment à Port d'Envaux, aux caractéristiques inadaptées au trafic en cause et non aménageables en raison des enjeux environnementaux et d'habitations existantes. L'accès de ce pont est par ailleurs régulièrement fermé à la circulation car situé en zone inondable ;

Variante V4 : l'itinéraire sud via Veyrines-de-Domme présente une voie très sinueuse aux caractéristiques largement sous-dimensionnées par rapport au trafic en cause, dont la mise aux normes susciterait des atteintes considérables à l'environnement, compte tenu des milieux naturels traversés ;

Variante V3 : l'itinéraire par le pont de Castelnaud suppose d'emprunter une zone surplombée de falaises à risques de chute de blocs rocheux avérés au niveau de la voie communale de Fayrac ;

Chacune de ces alternatives sont des alternatives qui ne répondent que partiellement aux objectifs du projet global à savoir :

- la desserte de la rive gauche et notamment du site des Milandes ;
- l'évitement et la pacification des bourgs de Beynac et de Castelnaud.

- Variante aménagement d'une voie nouvelle de contournement des bourgs de Beynac et Castelnaud

Cette variante permet :

- de reporter les 2/3 du trafic vers une nouvelle voie sécurisée permettant d'éviter les secteurs de falaise et les problèmes de croisement dans Beynac,
- de diminuer les nuisances pour les riverains de Beynac
- de desservir la rive gauche, uniquement par trafic routier,
- de connecter la V91 de part et d'autre de la Dordogne

Cette variante seule ne permet pas d'éviter les problèmes de sécurité liés au croisement de PL dans Beynac et ne répond pas aux attentes de nouvelles mobilités sécurisées et apaisées.

- Conclusion : Aucune alternative ne permet de traiter l'ensemble de ces objectifs, seul le projet de création d'une boucle multimodale le permet.

6. MODALITES DE CONCERTATION AVEC LE PUBLIC

Pour les projets dont le coût est supérieur à 5 M€ HT et pour lesquels il n'a pas organisé une concertation préalable avec garant, le maître d'ouvrage doit procéder à une « déclaration d'intention ».

La déclaration d'intention peut donner lieu, dans les deux mois suivant sa publication :

- à une auto-saisine de l'autorité compétente ou
- à un « droit d'initiative »

ou bien la déclaration d'intention peut rester sans suite (sans auto-saisine, ni exercice du droit d'initiative).

Le maître d'ouvrage n'a pas souhaité s'inscrire dans le cadre d'une procédure de concertation préalable volontaire mais a poursuivi de nombreux échanges avec les acteurs institutionnels et les élus du territoire, dans la continuité des réflexions, études d'aménagement engagés depuis plusieurs décennies sur ce territoire.

Une enquête publique unique, sera organisée, conformément aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement. Pendant l'enquête, le public pourra formuler ses observations et propositions auprès du commissaire enquêteur ou sur les registres d'enquête tenus à sa disposition.

Les dossiers suivants seront soumis à l'enquête unique :

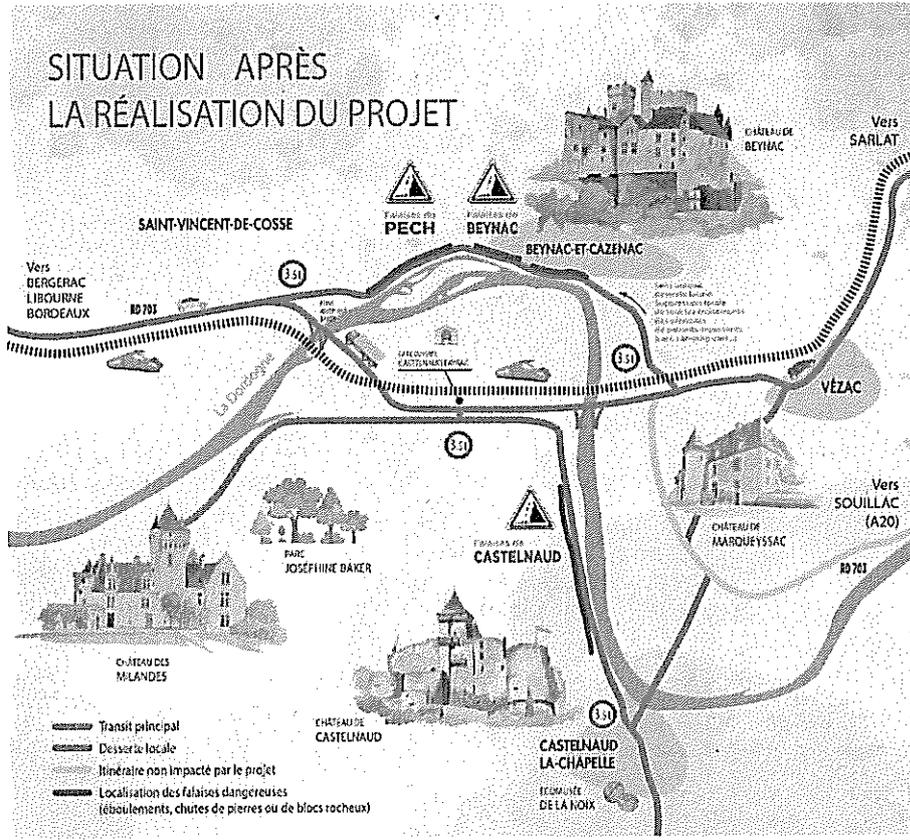
- Déclaration d'utilité publique,
- Autorisation environnementale,
- Permis d'aménager sur les communes de Castelnaud-La-Chapelle et Vézac (périmètres SPR et abords de monument historique).

Annexes

1. Plan de circulation

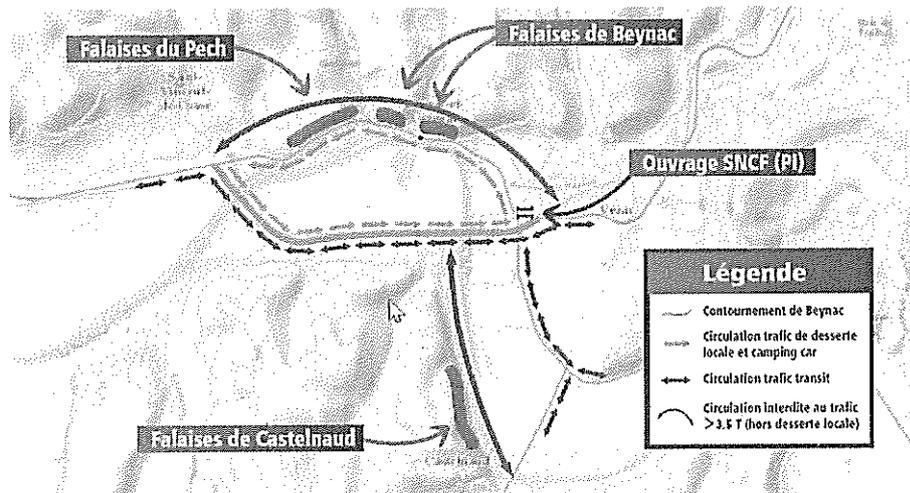
Représentation schématique du plan de circulation

(Organisation des déplacements et accès sécurisé aux sites)



Représentation schématique du plan de circulation

(Sens de circulation)



3. Plan des variantes du projet de boucle multimodale

