

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
Nouvelle-Aquitaine
sur le projet de contournement routier de Bourdeilles
sur la commune de Bourdeilles (24)**

AVIS NA-2026-013192/A P

Localisation du projet : Commune de Bourdeilles (24)
Maître(s) d'ouvrage(s) : Département de la Dordogne
Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire : la préfète de la Dordogne
En date du : 4 février 2026
Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Autorisation environnementale
L'Agence régionale de santé et la préfète de département au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement ayant été consultés.

Préambule

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.

En application de l'article L.122-1 du Code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19.

En application du L. 122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R. 122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devra être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du Code de l'environnement).

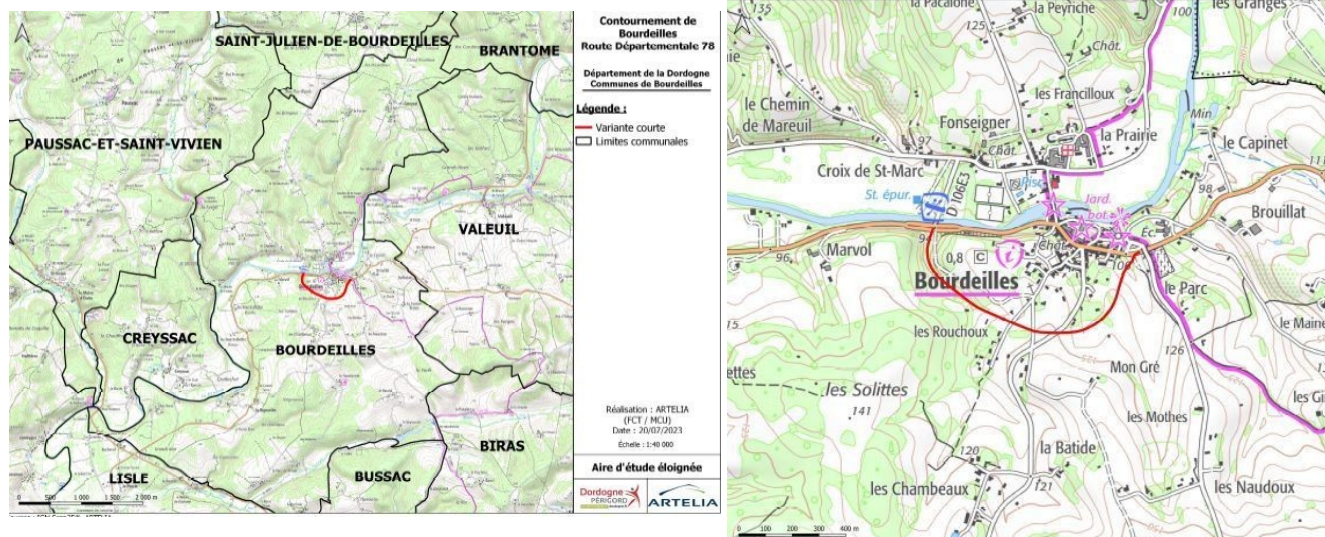
Cet avis d'autorité environnementale a été rendu par délégation de la commission collégiale de la MRAe Nouvelle-Aquitaine à Jérôme WABINSKI.

Le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

I – Le projet et son contexte

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet de contournement routier du bourg de Bourdeilles sur la commune de Bourdeilles (24), dans le département de la Dordogne (24).

La commune de Bourdeilles est localisée dans le Périgord vert, à environ 16,4 km au nord de Périgueux. Elle se développe de part et d'autre de la plaine de la Dronne. La localisation et la configuration de la commune sont présentées ci-dessous :



Localisation de la déviation de Bourdeilles – Extrait Pièce 5 - Etude d'impact p. 5 et 6

La commune de Bourdeilles est desservie par la route départementale (RD78 ou Grand-Rue) qui suit la rive gauche de la Dronne et par la RD106E2 qui suit également le cours d'eau en partie Nord du bourg.

La RD78, voie principale du centre bourg, permet de relier la commune à la RD939, axe routier majeur reliant Brantôme en Périgord à Périgueux. La RD106E2 est un itinéraire de déviation pour les poids lourds de plus de 3,80 m de haut et un itinéraire touristique depuis Brantôme, en particulier pour la Véloroute du Val de Dronne.

Le secteur d'étude est situé en rive gauche de la Dronne, au Sud du centre-bourg de Bourdeilles. La zone de projet est majoritairement occupée par des milieux ouverts tels que des espaces agricoles et des zones prairiales.

Caractéristiques du projet

La variante retenue contourne le bourg par le sud, ainsi que les hameaux des *Rouchoux* et de *Mon Gré* en se raccordant à la RD78 actuelle en entrée Est et Ouest. Le contournement comprend également quatre carrefours intermédiaires en plus des dispositifs de raccordement d'extrémité. La voie sera à chaussée unique bidirectionnelle.

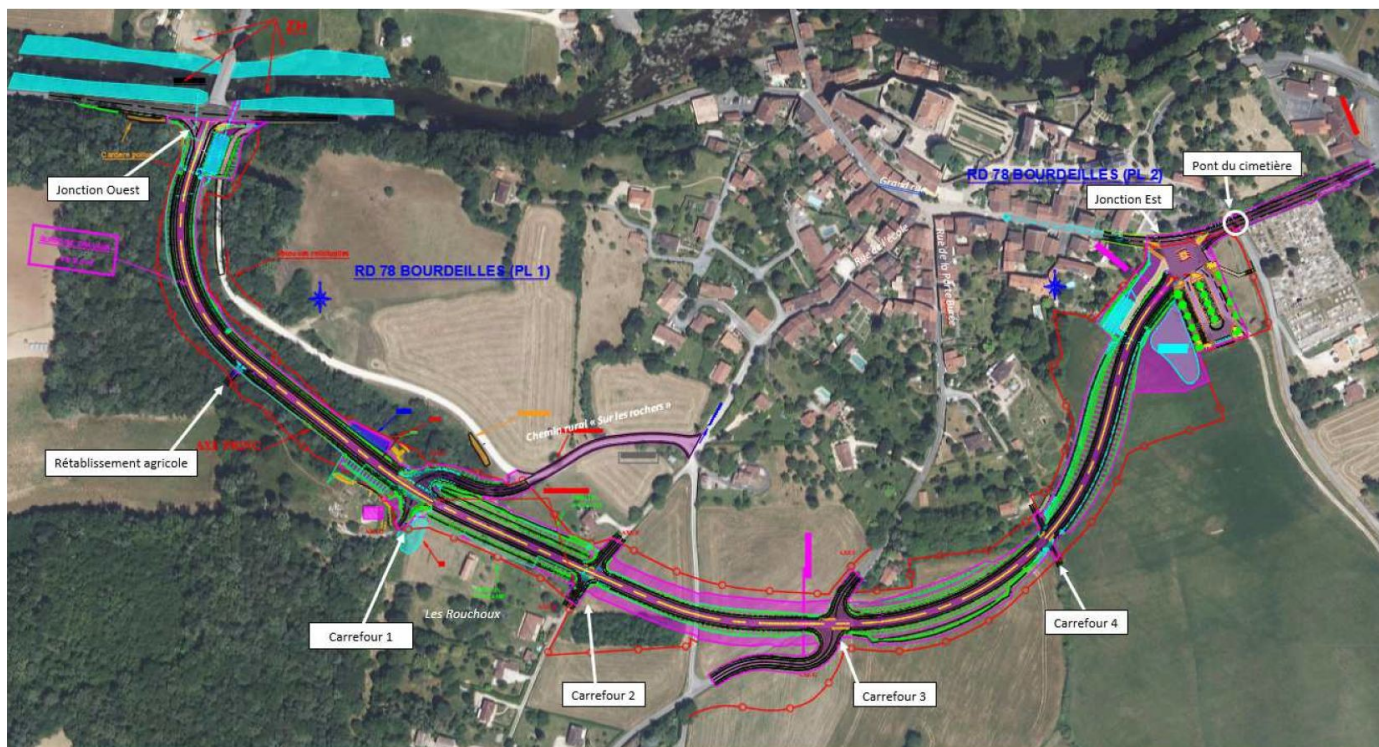
Le projet comprendra plus précisément :

- la construction d'une voirie neuve sur environ 1,1 km linéaire et d'un espace de stationnement, avec en phase chantier une base de vie travaux au niveau du parking du cimetière, et une zone de dépôt ;
- la modification du gabarit routier sous l'ouvrage d'art (passage supérieur) par abaissement de la chaussée actuelle de la RD78 – Pont du cimetière ;
- la création d'un giratoire carré en entrée Est de bourg pour le raccordement de la voie de contournement ;
- l'aménagement d'un système d'assainissement des eaux pluviales (système de collecte, de stockage et de régulation des eaux pluviales de la plate-forme routière intégrant un traitement de la pollution via la création de deux bassins de rétention enterrés et d'un bassin de rétention à ciel

- ouvert situés respectivement à l'Ouest et à l'Est du tracé) ;
- un traitement paysager.

Le montant prévisionnel de l'opération est estimé à environ 3,78 millions d'euros TTC (valeur 2024).

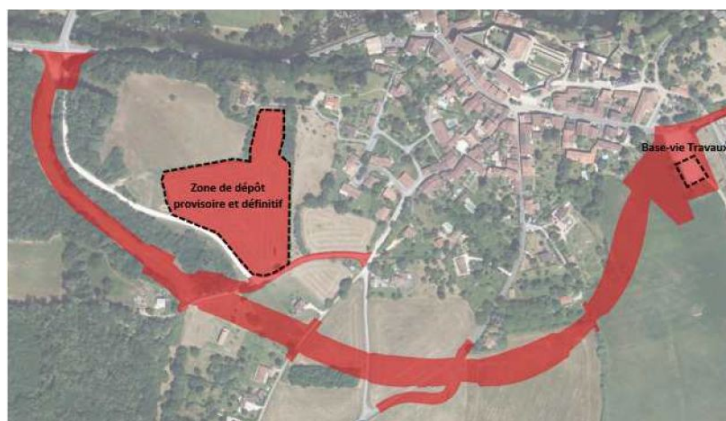
Le projet est présenté ci-dessous :



Plan masse du projet - Extrait Pièce 9 - Résumé non technique page 17

Réalisation des travaux

La zone d'emprise des travaux est présentée ci-après :



Zone d'emprise des travaux - Extrait Pièce 9 - Résumé non technique page 19

La durée globale du chantier est estimée à 12 mois continus. Le respect des calendriers pour prendre en compte les milieux naturels et les possibles contraintes météorologiques conduisent à prévoir la réalisation de l'opération sur deux années calendaires.

La réalisation du chantier comprendra les étapes suivantes :

- les terrassements du contournement jusqu'à la couche de forme ;
- l'abaissement de la RD78 sous l'ouvrage d'art à l'entrée du bourg ;
- la réalisation d'un carrefour giratoire ;
- la réalisation d'une structure de chaussée (couche d'assise et couche de surface) et équipements

- routiers (signalisations etc) ;
- les aménagements paysagers et la mise en place des végétaux.

Procédures relatives au projet

Le projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par arrêté préfectoral du 11 mars 2013, prorogée pour une durée de 5 ans par arrêté préfectoral du 12 mars 2018. Le tribunal administratif le 14 janvier 2016 puis la cour d'appel de Bordeaux le 14 mars 2016 ont rejeté la requête en annulation dirigée contre la déclaration d'utilité publique du 11 mars 2013. Le pourvoi formé à l'encontre de ces jugements a été rejeté par le Conseil d'Etat le 6 Août 2021.

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques ont été autorisés par arrêté préfectoral du 7 avril 2014. Le tribunal administratif a rejeté le 28 septembre 2017 la demande tendant à l'annulation de cette autorisation de travaux. Par jugement du 18 février 2019, la cour administrative d'appel de Bordeaux a annulé le jugement du tribunal administratif et l'arrêté d'autorisation des travaux du 7 avril 2014. Le 18 décembre 2019, le Conseil d'Etat a jugé irrecevable le pourvoi en cassation intenté contre ladite décision d'annulation.

La décision d'annulation de l'autorisation de travaux étant devenue définitive, les procédures d'autorisation du projet sont reconduites dans le cadre d'une autorisation environnementale.

L'avis de la MRAe est sollicité dans le cadre d'une autorisation environnementale portant sur les installations, opérations, travaux et aménagements (IOTA) soumis à autorisation au titre de l'article L.214-1 du Code de l'environnement, sur les dérogations au régime de protection des espèces protégées et de leurs habitats au titre de l'article L. 411-1 du Code de l'environnement¹ et sur une autorisation de défrichement au titre du code forestier.

Le projet situé en site patrimonial remarquable est également soumis à permis d'aménager en application de l'article L.421-2 du code de l'urbanisme.

Le projet est susceptible d'affecter des sites Natura 2000, le dossier comporte une évaluation d'incidences à ce titre.

Principaux enjeux

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe concernent la consommation d'espace agricole et l'artificialisation des sols, les milieux naturels, la transparence hydraulique et écologique de l'ouvrage, l'environnement paysager et patrimonial, les émissions de polluants dans l'air, le bruit et leurs conséquences sur la santé des riverains, les émissions de gaz à effet de serre et leurs conséquences sur le changement climatique.

Articulation avec les documents d'urbanisme

La commune de Bourdeilles est incluse dans le périmètre du Schéma de Cohérence territoriale (ScoT) du Pays du Périgord Vert. Le dossier précise que le ScoT est en cours d'élaboration. **Celui ci ayant été approuvé en décembre 2024, le dossier devra être mis à jour sur ce point.**

La commune de Bourdeilles est régie par le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté de communes Dronne et Belle. Le projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) mentionne le projet de contournement de Bourdeilles.

Le secteur d'étude est situé majoritairement en zone A (zone agricole). L'extrémité Ouest du projet est située sur quelques mètres en zone Np (sous-secteur de la zone N à protéger pour des raisons économiques ou paysagères) et l'extrémité Est en zone 2AU sur environ 200 m (zone à projet en lien avec l'aménagement du contournement). La zone de dépôt définitif se situe en zone AU (zone à urbaniser). Le projet constitutif d'un équipement d'intérêt collectif **est compatible avec les dispositions réglementaires du PLUi.**

Le projet de contournement est concerné par plusieurs servitudes (cf. Figure 170 plan des servitudes de Bourdeilles p. 117).

¹ Articles L411-1 et suivants du code de l'environnement

II – Analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est une démarche itérative qui doit permettre au porteur du projet, ainsi qu'au public, de s'assurer de la meilleure prise en compte possible des enjeux environnementaux. Le présent avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à éclairer la ou les autorités en charge des autorisations, le public, et le maître d'ouvrage.

II-1 Qualité générale des documents

Le contenu de l'étude d'impact transmise à la MRAe comprend les éléments formels requis par les dispositions de l'article R122-5 du Code de l'environnement. **Les thématiques attendues sont proportionnées à l'importance et à la nature du projet.**

La présentation de l'étude d'impact est structurée et exhaustive. Des reports cartographiques illustrent et synthétisent les différentes thématiques environnementales abordées. Le résumé non technique est étoffé et adopte la même logique.

Plusieurs études techniques ont été réalisées et annexées à l'étude d'impact. **Les évaluations produites portant sur le trafic routier sont basées sur une « enquête Origine-Destination » limitée et ancienne (deux jours en 2020, un seul retenu).** L'analyse du trafic routier constitue la source unique des évaluations qui en dépendent (impact sur le bruit, qualité de l'air,...), fragilisant la qualité de l'évaluation.

Par ailleurs, le dossier ne précise pas l'emprise foncière totale du projet. **L'emprise totale du projet comprenant les talus et les zones remaniées mériterait d'être précisée tant en phase de chantier que d'exploitation.**

Le dossier aurait aussi pu être utilement complété par une présentation des aménagements projetés en centre bourg induits par la construction de la voie de contournement, bien que dépendant d'un autre maître d'ouvrage.

Le projet inclut dès l'origine l'aménagement d'une aire de stationnement au niveau du carrefour Est. Le dossier précise que cet aménagement relève d'une maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes qui pourra selon les opportunités programmer sa réalisation après la mise en service du contournement. **Cet aménagement inclus dans le périmètre du projet doit être pris en compte dans la présente démarche d'évaluation environnementale.**

Les **aires d'étude** pour l'analyse de l'état initial sont présentées en page 4 de l'étude d'impact.

II-2 Justification du projet d'aménagement

L'étude d'impact **analyse plusieurs variantes et justifie le choix de la variante retenue.** Les variantes étudiées sont **présentées de façon claire et lisible.** La "variante courte" a été retenue (cf p. 10 Figure 10 Pièce 4).

Le projet vise la mise en place d'un nouvel itinéraire de circulation conçu pour permettre le report d'une partie de la circulation de la RD78 hors du centre bourg, dans des conditions de sécurité adaptées. **Le projet de contournement retenu permet notamment le déplacement de la circulation de transit des poids-lourds hors du bourg, l'amélioration de la qualité de vie des habitants avec une diminution des nuisances sonores, visuelles et atmosphériques associées au trafic routier, ainsi que la protection et la valorisation du patrimoine ancien en synergie avec le classement du château, situé en centre bourg, en « Site Majeur d'Aquitaine ».**

Par ailleurs, le projet tend à répondre à un enjeu de désenclavement du territoire. La commune de Bourdeilles est présentée comme un point de passage stratégique de la vallée de la Dronne, pour relier en amont Brantôme-en-Périgord et en aval l'Isle, Tocane-Saint-Apre, Ribérac. Selon les études réalisées, un peu moins de la moitié du transit routier est en lien avec Brantôme.

Le dossier expose les différentes solutions alternatives, jugées insuffisantes, irréalisables ou inefficaces au regard des objectifs poursuivis. Le dossier précise que certaines d'entre elles conduisent à déplacer les problématiques soulevées en particulier en termes de sécurité routière. Le porteur de projet fait notamment valoir que **la morphologie historique du centre bourg ne permet ni un élargissement significatif, ni une mise aux normes contemporaines de sécurité routière** (cf. compléments versés au dossier « Argumentaire trafic et sécurité » de juin 2025).

Au regard des niveaux de trafic et de report, de sa segmentation, et au vu de la fragilité des données (matrice des déplacements), la MRAe recommande au porteur de projet d'actualiser et consolider son dossier, afin de mieux justifier la nécessité du projet au regard de solutions alternatives de moindre impact environnemental en particulier par le réseau structurant (cf. compléments versés au dossier « Argumentaire trafic et sécurité » de juin 2025 p 20).

II-3 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement, des effets du projet sur l'environnement, et des mesures pour éviter, réduire et compenser ses incidences

Le dossier présente à partir des pages 166 et suivantes une analyse des incidences du projet sur les différentes composantes de l'environnement et les mesures ERC associées.

Gestion des déblais/remblais et des risques de pollutions en phase chantier

La position du tracé, la distinction entre les tronçons de déblai et de remblais sont reportés en page 193 du dossier (cf. p. 193 Figure 235).

Le bilan des mouvements de terrain a été calculé, faisant apparaître une gestion finale de 9 360 m³ de **déblais excédentaires**. Selon les informations figurant en dossier, la grande majorité des déchets produits seront inertes et banals. La réutilisation des terres de déblais en remblais sera privilégiée, après stockage le long de la plateforme en partie Est et sur une zone de dépôt installée à proximité immédiate de la voie en partie Ouest (cf. p. 171 Figure 216). Le projet intègre des mesures de réduction portant sur la mise en place d'un plan d'installation du chantier et la surveillance des conditions de dégradation des sols et des dispositifs de lutte contre l'érosion du sol.

Les **déchets** feront l'objet d'un tri et d'une évacuation traçable selon la réglementation vigueur (diagnostic des déchets et identification de la filière d'élimination, justificatif de mise en décharge etc). L'ensemble des prescriptions seront formalisées dans le cahier des charges de l'entreprise responsable du chantier. Les entreprises mettront en œuvre un Schéma Organisationnel du Plan d'Assurance Environnementale (SOPAE) et un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED).

Les mesures d'évitement portant sur les **risques de pollution** du milieu en phase de chantier sont bien définies et déclinées dans le cadre d'une démarche de chantier propre et respectueux de l'environnement (kit anti-pollution, locaux sécurisés de stockage, plan de circulation des engins, gestion des déchets, interdiction de produits phytosanitaires, remise en état du site etc).

Les risques de pollution par fuite et/ou déversement accidentel de substances polluantes font l'objet de mesures spécifiques de réduction (plan de gestion, dépollution des eaux, décapage des terrains pollués, stockage des terres souillées sur des aires étanches, évacuation vers une filière adaptée etc). Le réseau global de collecte des eaux de chantier sera obturé au niveau de l'exutoire des bassins de traitement afin d'éviter toute transmission vers le milieu et le réseau communal. Les eaux contaminées seront pompées puis évacuées par camions-citernes vers une entreprise de traitement spécialisée.

Gestion des eaux souterraines

Le projet a fait l'objet d'une étude hydrogéologique datée d'avril 2024. L'aire d'étude rapprochée est concernée par quatre masses d'eaux souterraines², dont une masse d'eau affleurante en mauvais état chimique (pollution d'origine agricole) et en bon état quantitatif. Superficielle et perméable, elle présente une sensibilité forte vis-à-vis des polluants.

2 Masses d'eau Calcaires, calcaires crayeux, grès, sables et marnes du Cénomanien au Coniacien inférieur du bassin versant de la Dronne, Masse d'eau Calcaires du Cénomanien majoritairement captif du Nord du Bassin aquitain, Masse d'eau Calcaires du Jurassique moyen et supérieur majoritairement captif du Nord du bassin aquitain, Masse d'eau Sables, grès, calcaires et dolomies de l'infra-Toarcien libre et captif du Nord du bassin aquitain.

Au niveau du projet, l'étude hydrogéologique a permis de déterminer l'existence d'une nappe contenue dans les calcaires, protégée sur la quasi-totalité du tracé par une couche d'argile/limons présente en surface. Un suivi piézométrique sur une période de 9 mois (juin 2021 à février 2022) a permis de mettre en évidence le niveau d'eau et ses variations.

En phase de **chantier**, les données disponibles montrent que le niveau de la nappe est susceptible d'être intercepté au fond des ouvrages BR1.1 et BR1.2. Les travaux de réalisation de ces bassins nécessitent d'être effectués en période de basses eaux. **A défaut, une étude géotechnique ciblée est préconisée par le dossier pour mieux positionner le niveau d'eau par rapport au fond de bassin et évaluer la nécessité de rabattre la nappe durant les travaux et de quantifier le débit d'exhaure et leurs impacts sur le milieu.**

En phase d'**exploitation**, les fonds des bassins de rétention BR1.1 et BR1.2 intercepteront les écoulements souterrains en période de hautes eaux. A ce stade du projet, le dimensionnement de ces bassins prend en compte la possible remontée du niveau de nappe au-dessus du fond du bassin et est adapté pour supporter les sous-pressions, afin d'éviter les problèmes de structure, d'étanchéité et de fonctionnement du bassin. Selon le dossier, la modification des niveaux et l'effet barrage du bassin resteront négligeables et localisés au vu de l'emprise du bassin et de la puissance de la nappe.

Gestion des eaux superficielles

Le dossier comprend une étude hydraulique, actualisée en 2024 (Annexe 12). Le fonctionnement global du système d'assainissement des eaux pluviales est présenté en page 201 de l'étude d'impact (Cf. Pièce 5 p. 201).

Le **réseau hydrographique** au droit du projet est constitué principalement de thalwegs secs (vallons). Le cours d'eau de la Dronne traverse la commune de Bourdeilles, au nord du projet de contournement. L'état écologique de ce cours d'eau est classé « moyen » sur son ensemble mais l'indice biologique à Bourdeilles est bon (indice poisson/rivière).

Le secteur d'étude se répartit sur deux grands **bassins versants**³ et quatre zones de rétention naturelles des eaux de ruissellement (cf. p 36 Figure 44 zones tampons naturelles). Les écoulements superficiels ruissellent de manière diffuse en direction de la Dronne, qui constitue ainsi l'exutoire final des eaux pluviales ruisselant sur les bassins versants concernés par le projet.

Le projet prévoit la **gestion des eaux pluviales** par la mise en place d'un système de collecte, de stockage et de régulation avant rejet aux exutoires. La collecte des eaux pluviales est prévue par un **réseau séparatif** en retenant le principe d'une collecte des eaux naturelles et des eaux routières dans deux réseaux distincts. L'exutoire final des dispositifs de collecte sera la Dronne pour la partie Ouest et le réseau d'eau pluviale communal pour la partie Est après passage dans un bassin de rétention. Trois bassins étanches de rétention des eaux pluviales seront installés sur l'ensemble de la voie : deux sur la partie Ouest du projet (BR1 bassin enterré et BR1.2 bassin à ciel ouvert) et un troisième (BR2 bassin enterré) sur la partie Est.

La **maîtrise quantitative** des rejets d'eaux pluviales repose sur un système de régulation hydraulique. Les trois bassins de rétention des eaux pluviales seront dimensionnés pour une pluie d'une période de retour de 30 ans, avec un débit de fuite de 3 l/s/ha. La **maîtrise qualitative** des rejets d'eaux pluviales s'opérera par le traitement des eaux par décantation et déshuilage dans les bassins de rétention étanches et équipés d'un système d'obturation permettant la récupération d'une pollution accidentelle (système de vannes et de by-pass). Un voile siphoné disposé en amont de l'orifice de sortie permettra de retenir dans le bassin les pollutions flottantes (flottants, déchets, hydrocarbure, produits surnageants).

La prise en compte des problématiques liées à l'assainissement pluvial des plateformes routières et au rétablissement des écoulements des bassins versants apparaît correctement appréhendée.

Prévention du risque d'inondation

La commune de Bourdeilles est concernée par le plan de prévention du **risque inondation** (PPRI) approuvé le 31 janvier 2014. L'exutoire Ouest, rejet des eaux pluviales de la voie de contournement, sera situé en

3 Le bassin versant est défini par la topographie et la desserte par les réseaux d'eau pluviales.

zonage rouge du PPRI. Les extrémités Est et Ouest du projet se situent dans une zone potentiellement sujette aux inondations par **remontée de nappe**.

La commune de Bourdeilles est exposée à un **risque de crues** au niveau de la plaine alluviale de la Dronne, essentiellement en rive droite de la Dronne entre le lit mineur du cours d'eau et la RD106. La crue historique n'affecte pas la plate-forme routière de la RD78 localisée en rive gauche de la Dronne. L'extrémité Ouest du site du projet se situe toutefois à proximité des zonages « crue fréquente » et « crue décennale ».

Les ouvrages routiers ont été dimensionnés dans le but de rétablir l'écoulement naturel et de garantir la **transparence hydraulique**, sans créer de zone de stagnation d'eau ou de risque d'inondation pour le bourg. A l'Ouest, l'exutoire sera construit vers la Dronne en complément de l'exutoire existant et permettra d'assurer l'évacuation d'un débit décennal pour l'ensemble des bassins versants interceptés. Une zone d'infiltration sera recréée à l'amont de la voie de contournement avec mise en place d'un lit drainant à l'Est.

L'objectif est de recréer une situation similaire à la situation actuelle, avec une optimisation de l'évacuation et de l'infiltration des eaux pluviales. **Dans ces conditions, le projet ne modifie pas significativement le principe d'écoulement actuel des ruissellements des eaux des bassins versants et n'aggrave pas le risque d'inondation au niveau du centre bourg de Bourdeilles.**

Milieus naturels⁴ et biodiversité

L'extrémité Ouest du projet intersecte le site **Natura 2000 Vallée de la Dronne de Brantôme à sa confluence avec l'Isle**. Ce site occupe une surface de 5 931 ha et s'étire sur 122 km le long de la vallée de la Dronne en formant un étroit couloir qui encadre la rivière et son lit majeur. Ce site est retenu pour la richesse de ses boisements, de ses zones bocagères et prairies inondables, pour la variété des faciès du cours d'eau et son nombre élevé de frayères potentielles. Le site est marqué par la présence de la Loutre d'Europe, de plusieurs espèces d'intérêt communautaire comme les poissons migrateurs (alose, lamproie), les odonates (Gomphe de Graslin, Cordulie à corps fin), les reptiles (Cistude d'Europe), les mollusques et crustacés (Grande Mulette, Ecrevisse à pattes blanches). Le site constitue un ancien territoire du Vison d'Europe.

La zone d'emprise de travaux se situe à proximité du site Natura 2000 *Coteaux de la Dronne*, en rive droite de la Dronne. Ces coteaux qui surplombent la rive nord de la Dronne entre les communes de Saint-Victor et Bourdeilles abritent une mosaïque de milieux favorables au Damier de la Succise, papillon d'intérêt communautaire, et aux chauves-souris.

L'extrémité ouest du projet est incluse dans le périmètre de la **ZNIEFF** de type 2 *Vallée de la Dronne de Saint-Pardoux-La-Rivière à sa confluence avec l'Isle* qui abrite une flore d'intérêt patrimonial, dont un habitat déterminant (prairies humides et mégaphorbiaies) et deux espèces végétales (Aigremoine élevée et la Jacinthe des bois).

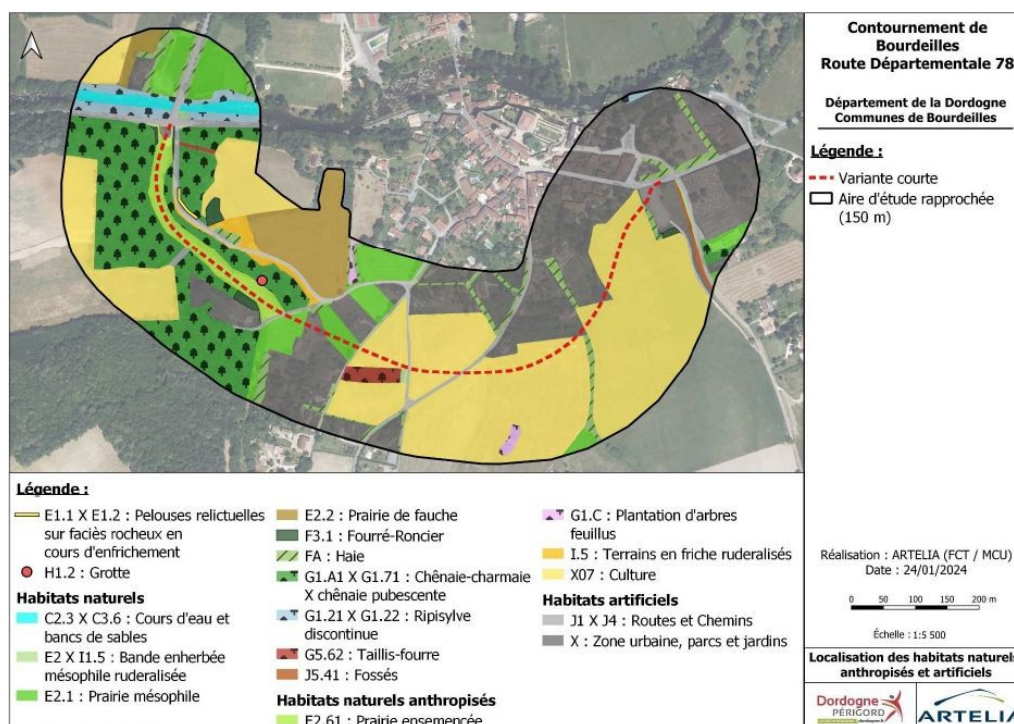
L'aire d'étude est concernée par la réserve de biosphère *Bassin de la Dordogne*, classée par l'Unesco en juillet 2012. La commune de Bourdeilles est également concernée par un arrêté de protection biotope portant protection d'un biotope constitué de falaises situées sur les communes de Bourdeilles et Paussac-et-Saint-Vivien. Le secteur d'étude n'est pas concerné par cet arrêté de protection de biotope.

Le cours d'eau de la Dronne et des espaces boisés constituent des réservoirs écologiques et des corridors de la trame verte et bleue. Les haies arborées, fourrés et milieux ouverts/agricoles jouent le rôle de corridors écologiques. Le réseau routier et le tissu urbain communal forment toutefois des obstacles linéaires et surfaciques à ces continuités écologiques.

L'**état initial** a été défini sur la base de recherches bibliographiques complétées par plusieurs campagnes d'expertises écologiques menées en avril 2009 pour les milieux naturels et la flore, en mars, avril et juillet 2012 pour les milieux naturels, la flore et la faune (invertébrés, herpétofaune, oiseaux et mammifères) et en avril et mai 2023 pour la flore et la faune (mammifères, oiseaux et herpétofaune). Sur cette base, un cycle d'investigations écologiques complémentaires a été réalisé d'avril 2020 à septembre 2022 et en mars/avril/mai 2023. La **faune aquatique** n'a pas fait l'objet d'une prospection ciblée.

La localisation des **habitats naturels** est présentée ci-après :

4 Pour en savoir plus sur les espèces citées dans cet avis : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>.



Localisation des habitats naturels - Extrait Pièce 5 - Etude d'impact p. 177

Les inventaires mettent en évidence la présence de 18 habitats naturels. La zone de projet est majoritairement occupée par des milieux ouverts (espaces agricoles, zones prairiales). Les milieux à enjeux forts sont liés aux milieux aquatiques et leur végétation hygrophile associée situés au nord (cours d'eau de la Dronne et ripisylve) et aux grottes observées à l'ouest. Des habitats d'intérêt communautaire ont été observés au nord-est (pelouses rupicoles calcaires ou basiphiles de l'Alyso-Sedion albi, pelouses sèches semi-naturelles et faciès d'embuissonnement sur calcaires).

Parmi les espèces de **flore** identifiées, sept espèces sont déterminantes ZNIEFF et trois présentent un enjeu de protection à l'échelle régionale (Cardène poilue, Scirpe des bois et Jacinthe des bois). Une espèce est classée quasi-menacée en Aquitaine (Laiche distique) (cf. Figure 79 p. 57). Plus d'une dizaine d'espèces invasives ont été observées (dont l'Ambroisie à feuille d'Armoise).

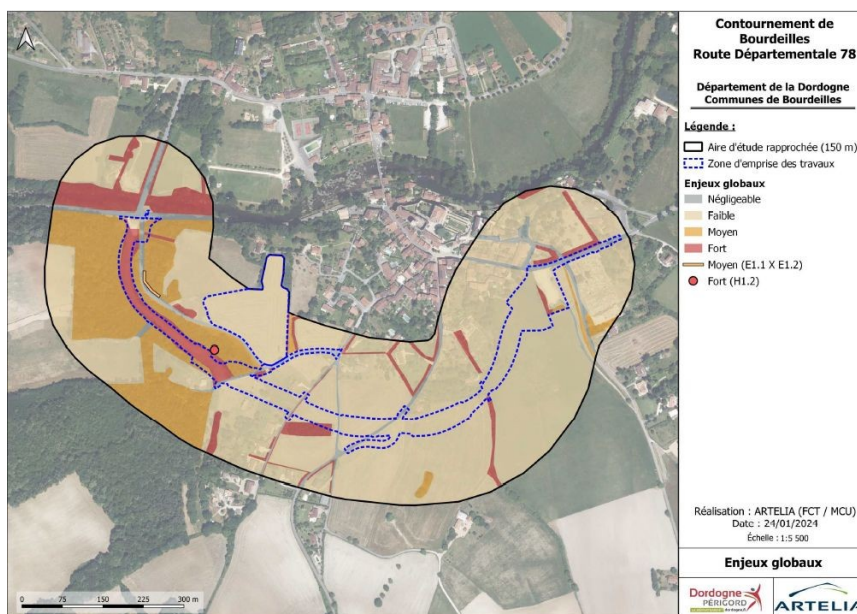
Concernant la **faune**, Les inventaires mettent en évidence de la présence de plusieurs taxons à enjeux :

- 46 espèces d'insectes, dont 9 espèces d'**odonates** à enjeu fort avec une espèce protégée à l'échelle nationale (Agrion de Mercure) et 6 autres à enjeu régional notable (Agrion orangé, Caloptéryx éclatant, Gomphe à crochets, Gomphe gentil, Gomphe vulgaire, Agrion à larges pattes) ainsi que deux espèces potentielles à enjeux fort (Cordulie à corps fins, Gomphe semblable) ; 32 espèces de **papillons** avec quatre espèces à enjeu notable (Argus bleu céleste, Azuré des Anthyllides, Hespérie du Chiendent, Tristan) et 2 espèces potentielles à enjeu (Azuré du Serpolet, Damier de la Succise) ;
- 3 espèces d'**amphibiens** protégés (Crapaud épineux, Grenouille agile, Grenouille verte commune) et deux espèces potentielles (Salamandre tachetée, Triton palmé) ;
- une espèce de **reptile** (Lézard des murailles) et des espèces potentielles à enjeu fort (Vipère aspic, Couleuvre verte et jaune, Cistude d'Europe, Lézard à deux raies).
- 11 espèces de **mammifères terrestres**, dont 3 espèces protégées à enjeu fort (Ecureuil roux, Hérisson d'Europe, Loutre d'Europe) ;
- 52 espèces d'**oiseaux** comprenant 38 espèces protégées dont 8 espèces à enjeu régional fort ou très fort (Alouette des champs, Chardonnet élégant, Effraie des clochers, Faucon pèlerin, Hirondelle de fenêtre, Hirondelle rustique, Milan royal, Verdier d'Europe). Les oiseaux nicheurs les plus représentés appartiennent aux cortèges des milieux boisés et des milieux semi-ouverts avec notamment des rapaces à enjeu fort (Faucon crécerelle, Milans, Chardonnet élégant, Verdier d'Europe) et des espèces patrimoniales (Serin cirl, Linotte mélodieuse) ;
- 13 espèces de **chiroptères** avec des espèces à enjeu très fort et majeur (Minioptère de Schreibers et Rhinolophe euryale). Cinq d'entre elles ont un statut de conservation défavorable sur la liste rouge nationale (Minioptère de Schreibers, Murin de Bechstein, Noctule de Leisler, Pipistrelle commune, Sérotine commune). Une grotte observée à l'Ouest de l'aire d'étude (grotte du vallon Ouest) constitue un gîte de transit pour des

individus de Grand Rhinolophe.

Les données bibliographiques rappelées en dossier mentionnent la présence de 18 espèces de **faunes aquatiques** patrimoniales à fort enjeu, dont des poissons migrateurs amphihalins (Grande Alose), des crustacés (Ecrevisse à pattes blanches) et des mollusques (Moule perlière, Grande Mulette). Une espèce de mollusque invasive (Corbicule asiatique) a été également identifiée.

La localisation des **enjeux écologiques** est présentée ci-après :



Localisation des enjeux écologiques - Extrait Pièce 5 - Etude d'impact p. 120

Les **enjeux les plus forts** se situent au niveau du cours d'eau et sa ripisylve, des prairies ensemencées, des haies, des taillis et fourrés ronciers et des grottes.

Les impacts du projet se concentrent, selon le dossier, principalement sur des zones ouvertes et anthropisées à faibles enjeux écologiques (parcelles agricoles et zones prairiales).

La MRAe constate toutefois que certains habitats naturels favorables à des espèces protégées seront impactés de manière permanente par le projet (fourrés ronciers, boisements, haies etc). Les travaux de défrichement impactent notamment une chênaie-charmaie et un taillis-fourrés sur une surface estimée à 1 836 m² (cf. Figure 260 p. 223) (Pièce 8).

Le projet entraîne également une rupture de vallon à l'Ouest, comportant par une prairie ensemencée, qui constitue une connexion majeure entre la Dronne/ripisylve associée et les boisements/lisières identifiées au sein de l'aire d'étude rapprochée. Ce corridor est utilisé par la quasi-totalité des groupes faunistiques étudiées dont des espèces protégées (insectes, amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères terrestres et chiroptères).

Le projet s'insère à proximité de boisements, notamment à l'ouest et recoupe des milieux ouverts, écotone favorable à la faune et à leurs déplacements. **Le projet viendra fragmenter les axes de transit**, en particulier pour les chiroptères.

Le projet intègre des **mesures d'évitement** portant sur les habitats les plus sensibles (boisements, fourrés, habitats humides et aquatiques). Les stations connues d'espèces patrimoniales protégées ou à enjeu fort seront entièrement évitées.

Le projet prévoit des **mesures de réduction** portant sur l'implantation de l'emprise des **travaux** sur des espaces de moindre enjeu écologique (Mesure R01), la limitation/adaptation des emprises des travaux et/ou des zones d'accès et/ou des zones de circulation des engins de chantier (Mesure R02), le balisage préventif des stations d'espèces patrimoniales (Mesure R10), l'adaptation de la période des travaux aux cycles

écologiques des espèces (Mesure R09), la pose de clôture anti-intrusion temporaire notamment pour les amphibiens (Mesure R06), le prélèvement ou le sauvetage avant destruction d'amphibiens (Mesure R07), un dispositif préventif de lutte contre une pollution et un dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier (Mesure R04), l'adoption de matériels et d'engins conformes aux normes en vigueur en matière de bruit (Mesure R11), l'arrosage régulier des chemins dénués de végétations (Mesure R12), plantation d'essences non mellifères au droit de la voirie pour ne pas attirer les insectes et les chiroptères (Mesure R15), la remise en état du site après chantier (Mesure R08). En phase d'**exploitation**, le projet prévoit une absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires et de tous produits polluants ou susceptibles d'impacter le milieu naturel (Mesure E01) ainsi que des opérations de revégétalisation avec des essences certifiées locales et peu mellifères (Mesure R15). Pour limiter les risques de collision avec le Grand Rhinolophe, le projet prévoit en particulier la pose d'un écran occultant de 3 m à proximité de la grotte à chiroptères (Mesure R18) et l'installation à titre expérimental d'un revêtement routier ultrasonore spécifique au Grand Rhinolophe associé à un suivi de la vitesse (Mesure R14).

Les travaux de **défrichement** seront à réaliser entre les mois de septembre et octobre. Ces périodes seront adaptées en fonction des conditions climatiques et feront l'objet d'une validation préalable par l'écologue en charge du suivi du chantier.

Le projet intègre également la mise en place d'un dispositif préventif et curatif de lutte contre les **espèces exotiques envahissantes** (limitation des déblais/remblais et de l'import/export de terres, évacuation des déblais et des terres excédentaires vers des filières adéquates, nettoyage des engins de chantier, arrachages manuels aux périodes adaptées, ensemencement rapide des zones décapées etc (Mesure R05)). **Il conviendra de prendre en compte les préconisations de l'État en adoptant des techniques de surveillance et de lutte appropriées⁵.**

Le projet fera l'objet d'un **suivi écologique** en phase de chantier et d'exploitation sur une période de 30 ans

L'étude d'impact intègre une **analyse des incidences résiduelles** après application de mesures d'évitement et de réduction, qui conclut à la persistance d'incidences résiduelles pour les espèces et leurs habitats. Le projet impacte trois milieux (milieux semi-ouverts, fermés et cavernicoles), habitats d'espèces faunistiques protégées (amphibiens, reptiles, oiseaux des milieux semi-ouverts, mammifères terrestres, chiroptères).

Le détail des surfaces d'habitats impactées est présenté en page 230 de l'étude d'impact. Le projet impacte 0,17 ha de milieux fermés (chênaie charmaie et chênaie pubescente), 0,808 ha de milieux semi-ouverts (0,07 ha de fourrés-ronciers, 0,1 ha de haie, 0,03 ha de taillis-fourré, 0,6 ha de zone urbaine, parcs et jardins, 0,008 ha de friche rudéralisée) et un arbre potentiellement impacté par les opérations d'enrochement dans la ripisylve.

Le projet prévoit la mise en œuvre de **mesures compensatoires** portant sur un ensemble de cinq sites d'intervention représentant une surface totale de 4,9 ha acquis par le porteur de projet (cf. figure 259 p. 222). Un bilan des besoins de compensation (surfaces résiduelles impactées par espèces, ratios de compensation proposés, surface de compensation) et les mesures de restauration et de gestion envisagées sont présentés succinctement en pages 221 de l'étude d'impact. La mise en œuvre et le suivi des mesures compensatoires seront assurés par le CEN Nouvelle-Aquitaine.

Sur cette base, le dossier fait l'objet d'un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces et d'habitats d'espèces protégées, en cours d'instruction dans le cadre de la présente procédure d'autorisation environnementale.

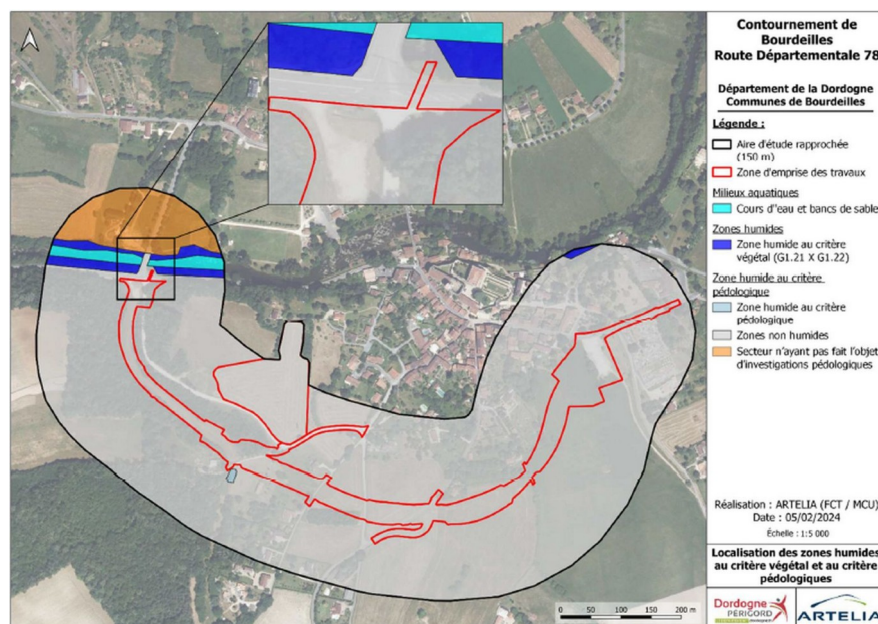
Zones humides et milieux aquatiques

Les investigations pédologiques et floristiques⁶ ont permis de mettre en évidence la présence de 1.1 ha de zones humides dans le périmètre rapproché du projet (soit 2,7 % de la surface totale). Ces investigations ont été confirmées par des relevés piézométriques ciblés. Ces zones humides sont localisées au niveau des berges de la Dronne (ripisylve et bancs de sable) et dans une prairie mésophile au niveau d'un puit (critère sol).

⁵ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/20220315_EEE_VDEF.pdf

⁶ En application des dispositions de l'article L. 211-1 du Code de l'environnement, modifié par la loi du 24 juillet 2019 renforçant la police de l'environnement (critère pédologique ou floristique).

La localisation des zones humides est présentée ci-après :



Localisation des zones humides - Extrait Pièce 5 - Etude d'impact p. 61

La partie Ouest du réseau d'assainissement se trouve dans le site Natura 2000 *Vallée de la Dronne de Brantôme à sa confluence avec l'Isle* (Cf. p. 24 - Figure 26, Pièces 6 Evaluation d'incidences Natura 2000).

L'exutoire des eaux de ruissellement captées par le système d'assainissement (buse de 1 m de diamètre) sera réalisé sur les berges de la Dronne. L'exutoire sur la Dronne sera réalisé au-dessus de la ligne d'eau de la Dronne. Cet ouvrage sera équipé d'un clapet anti-retour pour éviter l'intrusion éventuelle de petite faune.

Des enrochements devront être mis en place dans le cours d'eau à la sortie de l'exutoire. Ils entraîneront une modification permanente du cours d'eau sur environ 9 m² et la dégradation d'un habitat de rivières à renoncules d'intérêt communautaire. **Une expertise réalisée par un hydrobiologiste permettra de vérifier la présence éventuelle d'habitats communautaire et de bivalves patrimoniaux⁷ (Grande Mulette, Moule perlière) sur la zone concernée par les enrochements.**

La MRAe recommande que l'absence d'incidence sur le site Natura 2000 soit vérifiée par une expertise réalisée par un hydrobiologiste. Pour une bonne lisibilité du projet, le dossier devra être complété par un plan superposant les aménagements prévus avec les habitats communautaires concernés.

Paysage et patrimoine

Le dossier présente en pages 93 et suivantes une analyse paysagère et patrimoniale. La prise en compte de la dimension paysagère et patrimoniale du projet apparaît correctement appréhendée.

Concernant le **paysage**, le projet se situe au sein de l'unité paysagère du Périgord central. Le territoire communal est concerné par des éléments paysagers majeurs mettant en valeur le bâti (vallons secs et combes, éléments paysagers remarquables, falaises et rochers remarquables, lignes de crêtes, vues et panoramas etc). Le dossier comporte des photographies du paysage qui illustrent et complètent utilement la description. La carte des enjeux paysagers est présentée en page 142 de l'étude d'impact (Pièce 5).

Concernant le **patrimoine**, le bourg médiéval de Bourdeilles dispose d'un patrimoine naturel, historique et culturel très important, comprenant plusieurs châteaux (château médiéval, Pavillon Renaissance, château des Francilloux, château de Mazerat, château Etourneau), des demeures anciennes (Maison des Sénéchaux), un patrimoine religieux (église Saint-Pierre-ès-Lien, chapelle Notre-Dame, chapelle Saint-Jean), un vieux Moulin, le pont coudé de la Dronne reconstruit au XVIIIe etc.

⁷ Les bivalves sont une classe de mollusques qui possèdent deux coquilles, appelées valves qui peuvent s'ouvrir et se fermer.

Le secteur d'étude intercepte le périmètre de protection des Monuments Historiques localisés au niveau du bourg (Château, Maison du Sénéchal, Pont de la Dronne) (cf. figure 104 p. 82). Le projet se situe au sein du périmètre du site inscrit *Village de Bourdeilles et rives de la Dronne* dans sa partie ouest et au sein du site inscrit de la *Vallée de la Dronne* dans la partie Est (cf. carte 103 p. 81). Il est également localisé dans le périmètre du Site Patrimonial Remarquable de la *Vallée de la Dronne* (cf. figure 119 p. 91).

L'ensemble constitué par l'abbaye de Brantôme et le château de Bourdeilles a été labellisé « Sites Majeurs⁸ d'Aquitaine », nécessitant la mise en œuvre d'une stratégie de développement territorial et de valorisation touristique basée sur la restauration et la protection du patrimoine et l'amélioration de l'accueil du public (cf. p.92 Figure 120).

Dès sa conception, le projet vise à limiter un effet de barrière physique dans un paysage rural. Les différents aménagements proposés ont été définis en collaboration avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) avec comme objectif de préserver les vues depuis le donjon du château de Bourdeilles. Les aménagements paysagers du projet sont présentés en page 232 de l'étude d'impact (cf. p 232 figure 267).

Les mesures d'intégration paysagères prévoient l'implantation de légers modelés de terrains au droit des habitations, la mise en place d'écrans végétaux aux abords de la voie composés d'essences arbustives autochtones, l'engazonnement systématique des talus et abords de la voie etc. Des espaces plantés seront plus particulièrement localisés dans les secteurs sensibles les plus impactés.

La MRAe recommande au porteur de projet de présenter des photomontages du projet depuis les secteurs sensibles, notamment depuis le sud du bourg à proximité de la Porte Burée et les habitations implantées de part et d'autre de la voie sur le vallon Est.

Déplacements

Le dossier intègre l'étude de **trafic routier** datée de mai 2021, actualisée en mai 2023 (Annexe 11). Des compléments (document « Argumentaire trafic et sécurité » daté de juin 2025) ont également été versés au dossier comprenant des données trafic collectées en avril 2025.

Les données en matière de volume de trafic routier sont issues de comptages routiers effectués en 2010, 2015 et 2019 en trois points de mesure situés aux abords du territoire de Bourdeilles. Des études complémentaires (étude de trafic routier et enquête de circulation origine/destination) ont été réalisées une journée en août et une journée en octobre 2020. **La MRAe relève le manque d'actualisation des données trafic et la faiblesse de l'échantillon enquêté (deux jours en 2020).**

Sur cette base, le trafic moyen journalier sur la Grand-Rue (RD78) est estimé à environ 120 poids lourds (PL) et 1 100 véhicules légers (VL) dans les deux sens de circulation. La majorité des PL circule sur la RD78 avec un trafic faible sur les RD106 et RD106E2. La RD106E2 supporte un trafic de 700 véhicules/jour dont 27 PL, soit la moitié par rapport au trafic de la RD78. Selon le dossier, le trafic VL est quasiment multiplié par deux en haute saison sur cet axe routier.

Les simulations de trafic journalier concernant la RD78 prévoient une faible évolution du trafic VL (+0,2 %/an à l'horizon 2030 et -0,3 %/an à l'horizon 2045) et une légère augmentation du nombre de PL (+1,7 %/an à l'horizon 2030 et +0,9 %/an à l'horizon 2045).

Les évolutions du territoire et la demande de trafic projetée associée sont notamment appréhendées au vu des projets de développement économiques locaux. Les hypothèses de trafic intègrent essentiellement la création de zones artisanales référencées à l'échelle du ScoT (ZAE des Jonctaria à Lisles, ZAE de la gare à Biras, ZA des Rades à Valeuil). Compte tenu de leur faible importance (2 à 8 ha), la réalisation de ces zones artisanales ne devrait pas, selon le dossier, générer des flux à même de modifier fortement les prévisions de trafic.

Par ailleurs, le dossier indique que le flux de piétons et le trafic routier connaissent un accroissement significatif en période estivale lié à l'opération patrimoniale « Site majeur » qui entraîne une augmentation de la fréquentation du Château de Bourdeilles (32 000 visiteurs en 2022, idem en 2023 et 40 000 en 2024). **La**

⁸ Un site Majeur est défini comme un ensemble architectural inscrit ou classé au titre des Monuments Historiques, un cadre naturel exceptionnel ou un territoire culturellement homogène et géographiquement délimité.

MRAe recommande de préciser la manière dont cet effet a été pris en compte dans les hypothèses de modélisation du trafic.

Enfin, l'étude trafic indique que la voiture individuelle demeure au cœur des déplacements sur ce territoire rural. A l'exception des transports collectifs scolaires, la commune n'est pas desservie par les modes de transports collectifs, en particulier par le réseau de bus interurbain « Transpérigord ».. L'usage de la voiture individuelle nécessite d'être affiné au regard des évolutions sociétales notamment post-covid (télétravail, covoiturage, co-working etc). **Une actualisation tenant compte des effets sur le long terme des évolutions de comportement suite à la crise sanitaire, et des enjeux de sobriété énergétique, serait bienvenue.**

L'étude des déplacements apparaît ainsi ancienne et peu robuste. L'étude d'impact doit reposer sur une analyse complète et actualisée, tant en matière d'hypothèses retenues, de données utilisées que de résultats obtenus. Cette analyse constitue la source unique de toutes les évaluations qui en dépendent (impact sur la qualité de l'air, acoustique,...).

La MRAe recommande d'actualiser l'étude des déplacements, reposant sur des hypothèses mieux assises, incluant l'actualisation des flux générés par les évolutions socio-économiques du territoire, ou liées à l'attrait touristique saisonnier du bourg et aux évolutions sociétales (télétravail).

Sécurité routière

Les données fournies en dossier ont fait l'objet de compléments présentés dans la pièce complémentaire « Argumentaire trafic et sécurité de juin 2025.

Le dossier fournit une analyse de l'**accidentologie** sur les périodes 2000-2009 et 2010-2020 le long de l'itinéraire de la RD78 (cf p. 125 figure 185). Durant ces vingt années, la RD78 apparaît, avec cinq accidents répertoriés, peu accidentogène. Deux accidents mortels sont toutefois référencés entre 2000 et 2004 sur la RD78 en sortie Ouest du bourg de Bourdeilles.

L'audit sécurité de la traversée de Bourdeilles réalisé en mars 2024 met en avant des conditions actuelles de **circulation difficile et présentant des risques d'accident** en centre bourg, en particulier pour les piétons et les deux roues (Cf cartographie des « points durs » présentée en page 14 de la pièce complémentaire « Argumentaire trafic et sécurité » de juin 2025).

La traversée du bourg s'effectue au cœur du centre ancien dans un tissu urbain qui s'organise le long de rues sinueuses et étroites. Le dossier s'attache à démontrer un « danger objectivable et permanent » résultant du volume de trafic routier important, de la présence de zones dangereuses et de l'impossibilité de sécuriser suffisamment les axes routiers compte tenu de la morphologie historique du bourg. Plusieurs actions de sécurisation ont déjà été réalisées sur les quinze dernières années (passage en zone 30, piétonisation du Vieux Pont, cheminements piétonniers aux abords du Château). Selon le dossier, ces mesures ne suffisent pas pour résoudre les difficultés de croisement des véhicules et les risques pour les piétons.

L'étude précise que le projet de contournement aura un effet très positif sur les conditions de circulation et de sécurité routière dans le centre bourg puisqu'il permet de dévier la totalité du trafic PL. Il permet également de repenser à termes l'organisation des voies de circulation en centre bourg (voie en sens unique, zones de rencontre piétonnières, pistes cyclable etc). Le projet offrira également une desserte améliorée pour le Sud du Bourg et pour les hameaux présents sur le coteau. Il facilitera aussi l'acheminement des visiteurs vers les aires de stationnement aménagées en entrée Est du Bourg.

Cadre de vie

Concernant les **nuisances sonores**, le projet intègre une étude acoustique datée d'août 2021 (Annexe 13) permettant d'évaluer l'ambiance sonore préexistante et d'estimer les niveaux de bruit des habitations les plus proches du projet de contournement.

En l'état actuel, aucun dépassement de seuil réglementaire n'est relevé (60dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit) (cf. Étude d'impact acoustique - Figure 8 Emplacement des points de mesures p.8). L'ambiance sonore est qualifiée de modérée de jour comme de nuit dans la zone d'étude, comprenant le centre bourg et l'emprise

du futur projet de contournement. Les nuisances sonores relevées sont générées par le trafic de la RD78, en particulier à l'entrée du bourg. A l'écart du bourg, l'ambiance sonore est caractéristique d'une zone de campagne sans nuisance sonore particulière.

Les projections de trafic montrent que, pour l'ensemble des habitations riveraines du projet, les niveaux de bruit résultants seront inférieurs aux seuils réglementaires, ne nécessitant pas de mesures particulières de réduction. Le projet intègre toutefois des **mesures de réduction** portant sur l'installation de trois merlons en terre d'une hauteur de 2,5 m au niveau des habitations situées au plus près du tracé (cf. p. 16 Figure 9 de l'annexe 13).

Concernant les **pollutions atmosphériques**, le projet intègre une étude air et santé, version actualisée d'avril 2024 (Annexe 14). Elle est réalisée conformément à la note méthodologique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières, en comparant les concentrations modélisées aux lignes directrices adoptées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Une campagne de mesures réalisée in situ a permis de caractériser la qualité de l'air actuelle, qui s'avère bonne à très bonne selon la distance aux principaux axes routiers. Les concentrations de NO₂ et benzène relevées sont bien en-dessous de l'objectif de qualité fixé par la réglementation française. Les niveaux de NO₂ respectent par ailleurs les nouvelles lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

A l'état projeté, les émissions polluantes ont été calculées pour les polluants indicateurs majeurs de pollution d'origine routière⁹ à partir de la modélisation des données trafics relevées en 2020. Les émissions polluantes sont présentées à l'état initial, pour l'année de la mise en service (2025) et à l'horizon 2045.

Sur cette base, il est constaté que la mise en service du projet induit une légère augmentation des émissions polluantes du fait de l'augmentation du kilométrage parcouru. Les concentrations à proximité du projet de déviation vont augmenter mais avec une décroissance rapide des niveaux avec la distance à la voie et des niveaux de fond atteints à 100 m de l'axe. Cette augmentation est par ailleurs variable selon les polluants. Les concentrations attendues en NO₂ devraient notamment rester largement en dessous de l'objectif de qualité fixé par la réglementation nationale et respecter les nouvelles lignes directrices de l'OMS. Cette augmentation globale s'accompagne par ailleurs d'une diminution des émissions sur les axes traversant le centre bourg (RD78 et RD106E2).

Au vu des éléments d'analyse figurant en dossier, **les gains attendus en matière de réduction des nuisances sonores et atmosphériques pourraient être mieux objectivés. L'analyse gagnerait notamment à être poursuivie pour identifier d'éventuels «points durs » actuels en termes de bruit ou de pollution au droit d'habitations particulièrement impactées.**

Par ailleurs, l'évaluation des nuisances sonores et atmosphériques associées au trafic routier est basée sur deux jours de comptages effectués en 2020, questionnant de fait la représentativité de ces données. **La MRAe recommande de mettre à jour, le cas échéant, les études relatives aux nuisances sonores et atmosphériques au regard de l'actualisation des données trafic et, en fonction, de procéder à une actualisation des niveaux sonores et atmosphériques actuels et modélisés.**

Consommation d'espaces agricoles et forestiers

Les surfaces prélevées sur l'espace agricole seront de l'ordre de 3 ha, en incluant les délaissés occasionnés par leur enclavement. Cela représente un prélèvement d'environ 0,3 % de la surface agricole utile (SAU) de la commune de Bourdeilles. Les parcelles agricoles concernées sont occupées majoritairement par des cultures fourragères ou céréalières. Les cultures à plus forte valeur ajoutée (vergers, cultures maraîchères, vignes etc) ne sont pas recoupées par l'emprise de la voie nouvelle.

La réalisation du projet nécessite par ailleurs le défrichement de 1 836 m² d'espaces boisés (cf. Figure 260 p. 223) (Pièce 8).

Les agriculteurs et propriétaires des terrains ont déjà été indemnisés. Les acquisitions foncières ont été réalisées à l'amiable et par voie d'expropriation, pour un montant de 960 430 euros.

⁹ oxydes d'azote (NOx) et le dioxyde d'azote (NO₂), les hydrocarbures totaux, le benzène, les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}), le dioxyde de soufre (SO₂), le benzo(a)pyrène et deux polluants particulaires (Arsenic et Nickel)

Bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES)

Le dossier ne comprend pas d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre.

La MRAe recommande de compléter le dossier par la présentation d'un bilan global des émissions de gaz à effet de serre intégrant les différentes phases du projet (construction et exploitation), en se référant au guide méthodologique de février 2022 (Ministère de la transition écologique) relatif à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact. Une analyse des possibles optimisations de ce bilan carbone, notamment en phase de construction, pourrait en outre être présentée.

Le Plan Climat Air Energie Territorial Dronne et Belle (PCAET) vise, à l'horizon 2030, une diminution des émissions des GES de 27 % par rapport à 2015 et une réduction de la consommation d'énergie finale de 22%. Il prévoit notamment dans son axe 4 relatif aux mobilités de faire baisser la part modale des véhicules thermiques.

Le projet prévoit le développement d'une offre routière dont la cohérence avec les actions prévues dans le PCAET en matière de report modal et d'émissions de gaz à effet de serre mérite d'être confirmé. **La MRAe recommande de préciser les éventuels effets du projet sur les perspectives de report modal tel qu'envisagé par le PCAET et les incidences induites en matière d'émissions de GES aux échelles pertinentes.**

III – Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur la réalisation de contournement routier du bourg de Bourdeilles sur la commune de Bourdeilles (24), dans le département de la Dordogne (24).

L'état initial de l'environnement met en évidence les principaux enjeux environnementaux portant sur la préservation des milieux physique et naturel de la Vallée de la Dronne, l'amélioration du cadre de vie des habitants, la mise en valeur du paysage et du patrimoine historique du centre bourg.

L'analyse des incidences et la présentation des mesures d'évitement et de réduction appellent quelques observations portant notamment sur la protection des zones humides incluses dans le site Natura 2000, sur la fragilité de l'analyse du trafic routier, et ses conséquences éventuelles sur l'évaluation de certains impacts, et sur les émissions de gaz à effet de serre.

Le projet présente un impact résiduel significatif sur le milieu naturel, inhérent aux infrastructures routières. L'absence d'incidence sur le site Natura 2000 *Vallée de la Dronne de Brantôme à sa confluence avec l'Isle* demandera notamment à être vérifiée.

Une analyse actualisée et affinée des déplacements sur le territoire permettrait une meilleure justification du projet. Les gains attendus en matière de réduction des nuisances sonores et atmosphériques pourraient être mieux objectivés.

Le niveau de prise en compte des émissions de gaz à effet de serre est à améliorer dans le dossier.

La démonstration de la transparence hydraulique du projet et de la prise en compte du risque d'inondation sont apportées. La dimension paysagère et patrimoniale du projet apparaît correctement appréhendée.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis. Les réponses apportées ont vocation à être prises en compte dans le dossier et son résumé non technique.

Fait à Bordeaux, le 2 avril 2026

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
le membre délégataire

Signé

Jérôme Wabinski