

Projet de création de voirie

Zones d'activités Créavallée Nord et Est

Coulounieix-Chamiers (24)

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

Annexes

16/07/2026

Réf. A26010

GEREA
Site Montesquieu – 12 allée Magendie
33650 MARTILLAC
Tél. 05.56.64.82.23
contact@gerea.fr
www.gerea.fr

SOMMAIRE

A. Synthèse des annexes fournies par le maître d'ouvrage 4

B. Annexes obligatoires 7

B.1 Annexe 1 – Document CERFA n°14734 « Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » 7

B.2 Annexe 2 – Plan de situation au 1/25 000 9

B.3 Annexe 3 – Photographies de la zone d'implantation..... 12

B.4 Annexe 4 – Plan du projet 14

B.5 Annexe 5 – Le projet et les sites Natura 2000 à proximité 15

B.5.1 Description du site FR7200661 « Vallée de l'Isle de Périgueux à sa confluence avec la Dordogne »..... 15

B.5.2 Les habitats d'intérêt communautaire 16

B.5.3 Les espèces d'intérêt communautaire 17

C. Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire.....20

C.1 Annexe 6 – Expertise écologique et analyse des sensibilités écologiques avérées ou potentielles 20

C.1.1 Synthèse des observations 2026..... 20

C.1.2 Synthèse des enjeux naturalistes..... 33

C.2 Annexe 7 – Cartographie de localisation des projets existants ou approuvés recensés dans un rayon de 1 km autour du site d'étude 34

C.3 Annexe 8 - Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles..... 38

C.3.1 Préambule : un constat, l'engorgement quotidien de la circulation routière autour de la ZA Cré@vallée 38

C.3.2 Incidences sur le climat local et la qualité de l'air 39

C.3.3 Incidences sur la conservation des sols..... 40

C.3.4 Incidences sur les eaux souterraines et superficielles..... 40

C.3.5 Incidences paysagères..... 40

C.3.6 Incidences sur les habitats naturels, la faune et la flore 41

C.3.7 Incidences sur les risques naturels et technologiques 42

C.3.8 Incidences sur les déplacements..... 43

C.3.9 Synthèse de la démarche ERC mise en œuvre 45

C.4 Annexe 9 – Compte rendu de la réunion du 21 juillet 2025 portant sur les aménagements du secteur « la Petite Borie » 48

C.5 Annexe 10 – Etude de circulation (IRIS Conseil, 2026)..... 53

CARTES

Carte 1 : Plan de situation au 1/25 000 du projet. 9
Carte 2 : Parcellaire au niveau et aux alentours du projet. 10
Carte 3 : Aperçu aérien du projet. 11
Carte 4 : Positions des photographies du site d'étude. 12
Carte 5 : Plan de masse du projet envisagé. 14
Carte 6 : Sites Natura 2000 identifiés à proximité de la zone d'implantation potentielle du projet (site d'étude). 19
Carte 7 : Occupation du sol en 2026. 25
Carte 8 : Flore exotique envahissante recensée en 2026. 26
Carte 9 : Sondages pédologiques réalisés. 27
Carte 10 : Mammifères non volants avérés ou potentiels et enjeux chauves-souris. 28
Carte 11 : Avifaune. 29
Carte 12 : Habitats potentiels des reptiles. 30
Carte 13 : Habitats potentiels des amphibiens. 31
Carte 14 : Insectes protégés identifiés. 32
Carte 15 : Synthèse des enjeux naturalistes, en l'état actuel des connaissances. 33
Carte 16 : Localisation des projets existants ou approuvés recensés ayant fait l'objet d'une étude cas par cas ou d'une étude d'impact. 35

MAITRE D'OUVRAGE

255 rue Martha Desrumaux

24000 PERIGUEUX

Chargée d'opérations : Stéphanie ORILLARD

AUTEURS DE L'ETUDE

Site Montesquieu – 12 allée Magendie
33650 MARTILLAC

☎ : 05.56.64.82.23
contact@gerea.fr
www.gerea.fr

Coordinatrice de l'étude : Audrey GONAIN, chargée d'affaires

A. Synthèse des annexes fournies par le maître d'ouvrage

Au vu du nombre relativement conséquent d'annexes transmises par le Grand Périgueux, maître d'ouvrage du projet, un tableau de synthèse global des conclusions établies par chacune d'entre elles est fourni en préambule du présent document.

N° annexe	Nature	Renvoi chapitre	Synthèse (si nécessaire)
1	Document CERFA n°14734 « Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire »	**§B.1**	Sans objet.
2	Plan de situation au 1/25 000	**§B.2**	Sans objet.
3	Photographies de la zone d'implantation	**§B.3**	Sans objet.
4	Plan d'implantation du projet	**§B.4**	Sans objet. Se référer au plan fourni.
5	Le projet et les sites Natura 2000 à proximité	**§B.5**	Aucun habitat d'intérêt communautaire n'a été inventorié sur le site d'étude. A l'exception de la présence de potentielle de diverses espèces de chauves-souris en chasse ou en gîte et du Grand Capricorne, le site d'étude ne comporte aucune espèce ou habitat d'espèce d'intérêt communautaire avéré ou potentiel complémentaire. Le principal enjeu réside en la prise en compte du lien fonctionnel indirect potentiellement existant (même bassin versant) avec le site Natura 2000 associé à la « Vallée de l'Isle de Périgueux à sa confluence

N° annexe	Nature	Renvoi chapitre	Synthèse (si nécessaire)
			avec la Dordogne » (FR7200661). Compte-tenu de l'éloignement du projet avec ce site Natura 2000 qui est le plus proche (7,8 km au plus proche), de la faible superficie du projet et surtout des mesures de réduction visant à limiter au maximum les risques de pollution accidentelle des milieux aquatiques, il est possible de conclure que **le projet n'aura pas d'incidences significatives sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation de ce site dans le réseau Natura 2000.**
6	Expertise écologique et analyse des sensibilités écologiques avérées ou potentielles	**§C.1**	Le site objet du présent projet a fait l'objet d'investigations naturalistes ciblées entre le 9 mars et le 8 juillet 2026. Aucune zone humide n'a été observée. De la même manière aucun enjeu floristique patrimonial n'est présent sur site. Les enjeux avérés et potentiels sont liés à la prise en compte des chauves-souris, de l'avifaune et de l'herpétofaune.
7	Cartographie de localisation des projets existants ou approuvés recensés dans un rayon de 1 km autour du site d'étude	**§C.2**	4 projets réalisés ou en cours de réalisation recensés dans un rayon d'1 km autour du projet de nouvelle voie dont les **incidences cumulées avérées ou potentielles ne seront aucunement significatives. Le projet permettra en réalité de répondre à l'accroissement du trafic généré par les projets cumulés identifiés.**
8	Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations	**§C.3**	L'analyse des incidences du projet sur les milieux physique, naturel, paysager et humain fait état d'une prise en compte des sensibilités avérées et potentielles identifiées grâce à la mise en œuvre d'une démarche ERC-A

N° annexe	Nature	Renvoi chapitre	Synthèse (si nécessaire)
	disponibles		adaptée **permettant in fine d'aboutir à des incidences résiduelles non significatives. Le projet a par ailleurs une incidence positive indéniable sur la problématique des mobilités et déplacements.**
9	Compte rendu de la réunion du 21 juillet 2025 portant sur les aménagements du secteur « la Petite Borie »	**§C.4**	Sans objet.
11	Etude de circulation (IRIS Conseil, 2026)	**§C.5**	L'étude de circulation met en exergue l'incidence positive qu'aura la mise en service de cette nouvelle voie, dès sa mise en service mais surtout aux horizons 2035 et 2045 permettant d'absorber le trafic supplémentaire attendu localement.

B. Annexes obligatoires

B.1 Annexe 1 – Document CERFA n°14734 « Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire »

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère chargé de l'environnement

Annexe n°1 à la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire
À JOINDRE AU FORMULAIRE CERFA N° 14734

NOTA : CETTE ANNEXE DOIT FAIRE L'OBJET D'UN DOCUMENT NUMÉRISÉ PARTICULIER LORSQUE LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS EST ADRESSÉE À L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Personne physique

Adresse					
Numéro		Extension		Nom de la voie	
Code Postal		Localité		Pays	
Tél			Fax		
Courriel	@				

Personne morale COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND PERIGUEUX

Adresse du siège social					
Numéro	255	Extension		Nom de la voie	rue Martha Desrumaux
Code postal	2 4 0 0 0	Localité	PERIGUEUX	Pays	FRANCE
Tél	05.53.35.86.00		Fax		
Courriel	contact@grandperigueux.fr				

Personne habilitée à fournir des renseignements sur la présente demande

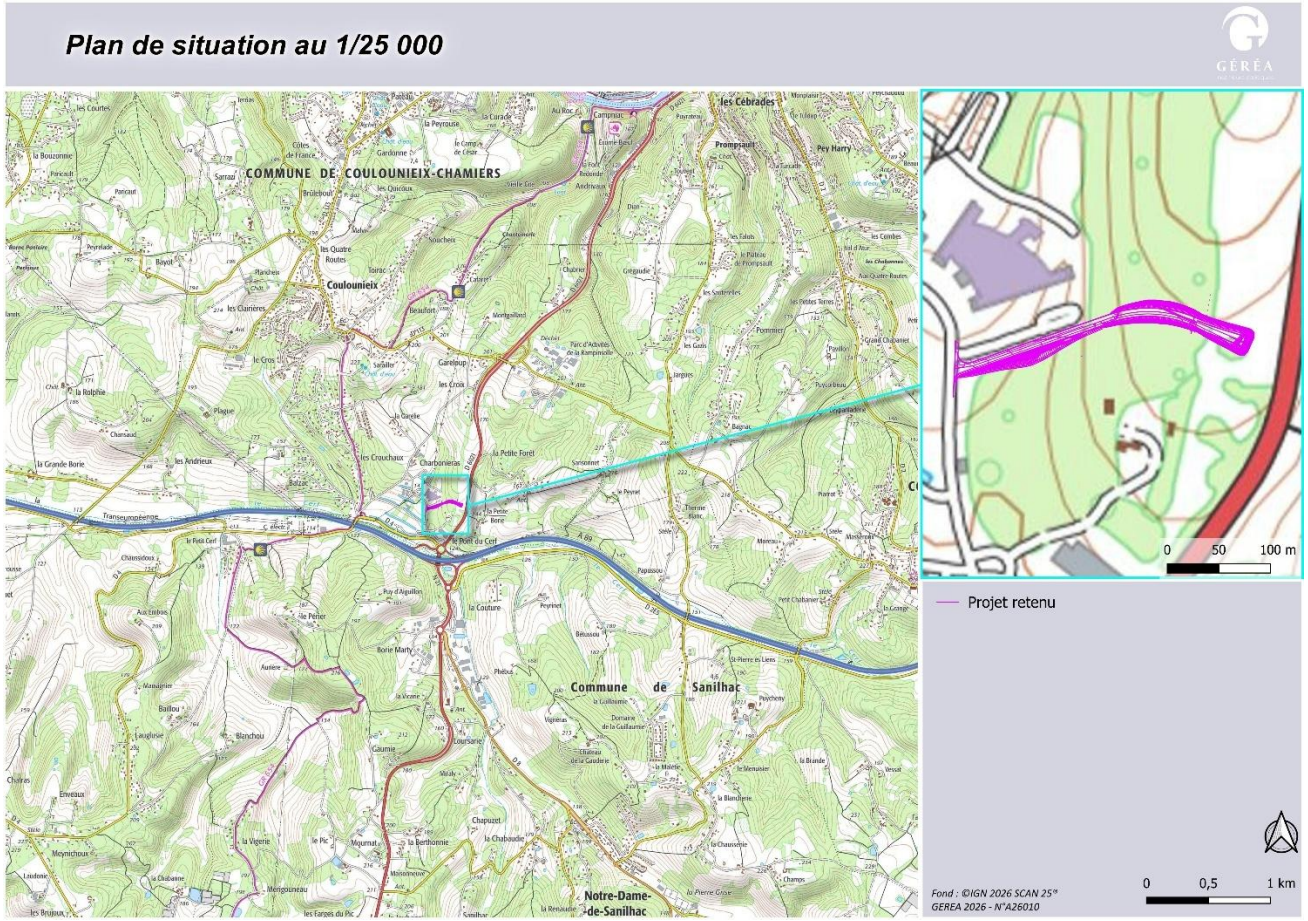
Nom	ORILLARD	Prénom	Stéphanie
Qualité	Chargé d'opérations		
Tél	06.30.74.82.45	Fax	
Courriel	s.orillard@grandperigueux.fr		

En cas de co-maîtrise d'ouvrage, listez au verso l'ensemble des maîtres d'ouvrage.

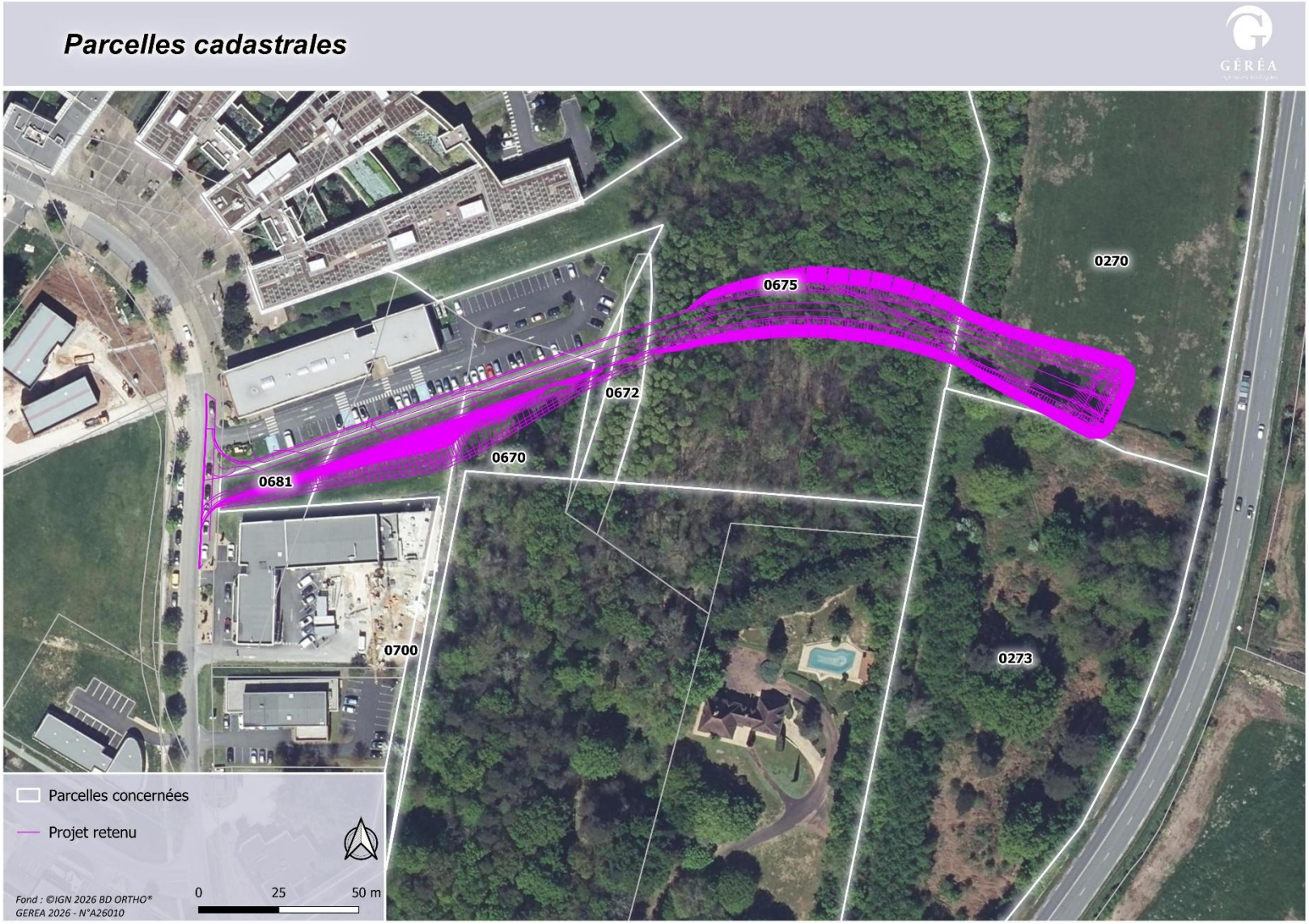
Co-maîtrise d'ouvrage
Aucune

B.2 Annexe 2 – Plan de situation au 1/25 000

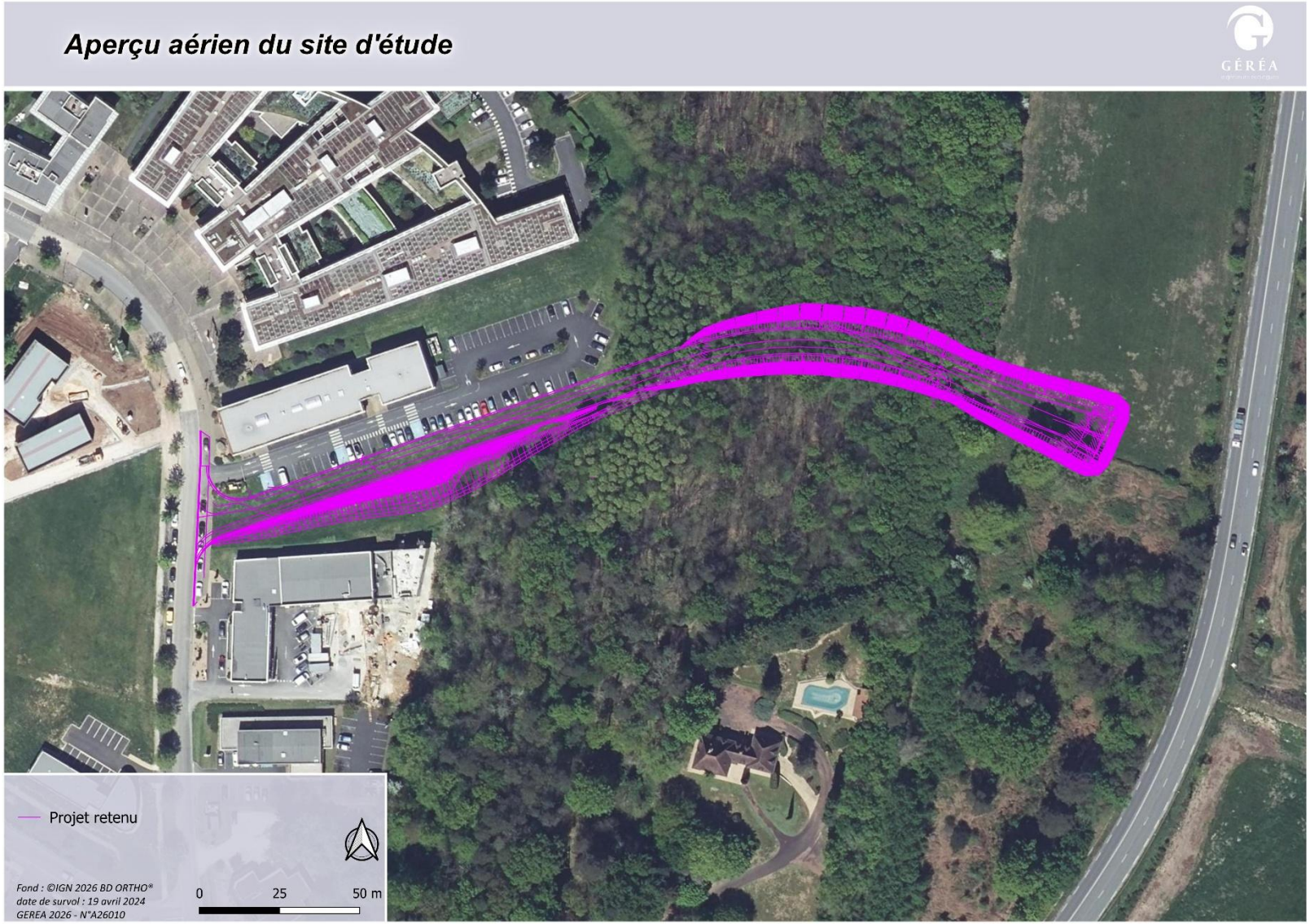
Le projet de nouvelle voie, dont l'emprise retenue représente 0,549 ha, relie la RD6021 au Boulevard des Saveurs sur la commune de Coulounieix-Chamiers en Dordogne (24).



Carte 1 : Plan de situation au 1/25 000 du projet.

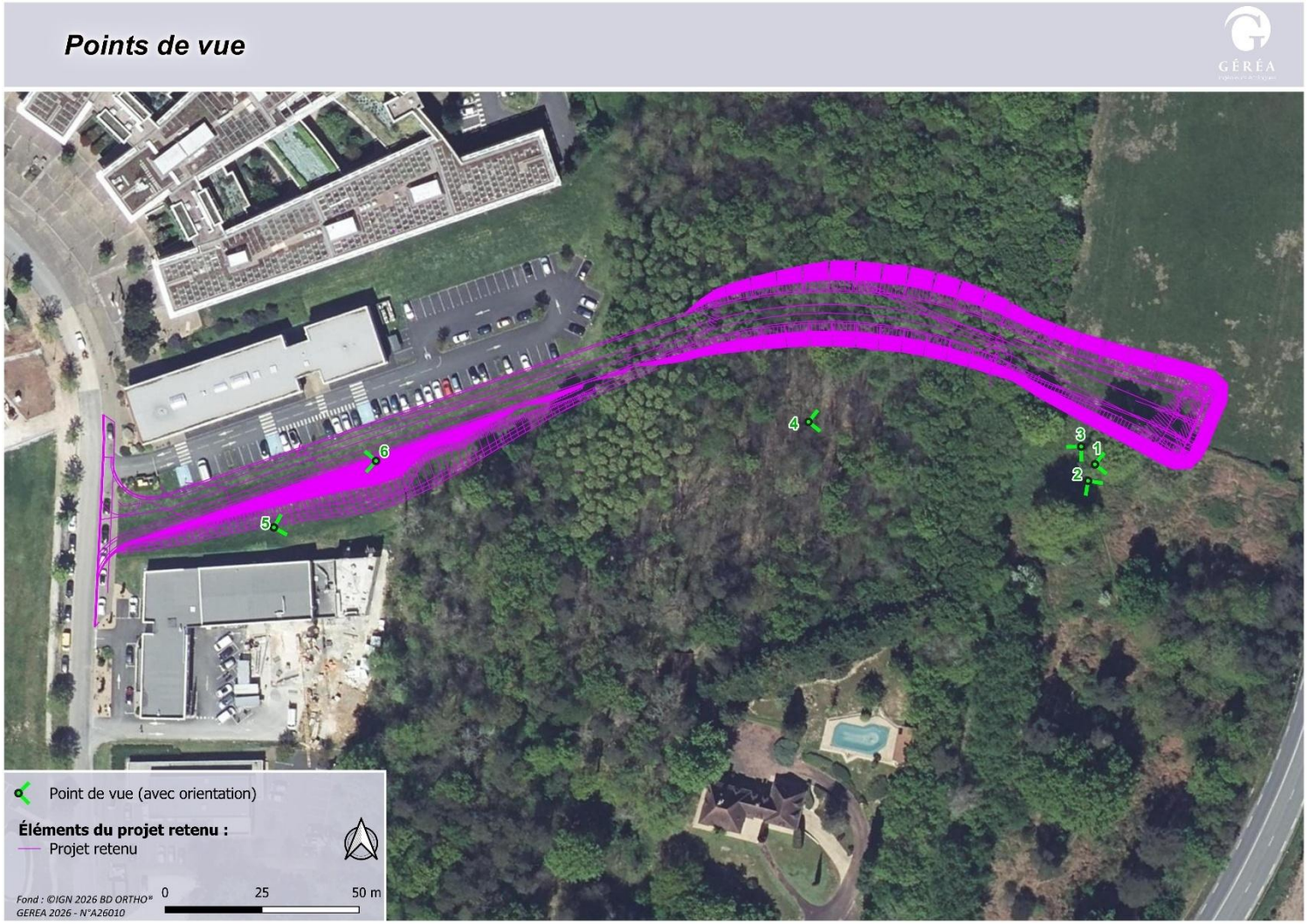


Carte 2 : Parcellaire au niveau et aux alentours du projet.



Carte 3 : Aperçu aérien du projet.

B.3 Annexe 3 – Photographies de la zone d'implantation



Carte 4 : Positions des photographies du site d'étude.

Photographies associées :













B.4 Annexe 4 – Plan du projet



Carte 5 : Plan de masse du projet envisagé.

B.5 Annexe 5 – Le projet et les sites Natura 2000 à proximité

Le projet n'est pas situé dans un site appartenant au réseau Natura 2000, plus largement aucun d'entre eux n'est répertorié dans un rayon de 5 km autour du projet. Le site le plus proche, un site Natura 2000 désigné au titre de la Directive « Habitats, faune, flore » est recensé à environ 7,5 km est celui associé à la **« vallée de l'Isle de Périgueux à sa confluence avec la Dordogne » (Directive Habitats - FR7200661). Il convient de préciser que le présent site étudié ne possède aucun lien hydrologique fonctionnel avec ce site Natura 2000.**

B.5.1 Description du site FR7200661 « Vallée de l'Isle de Périgueux à sa confluence avec la Dordogne »

Localisé à cheval sur les départements de la Dordogne et de la Gironde, le site Natura 2000 de la « Vallée de l'Isle de Périgueux à sa confluence avec la Dordogne » s'étire de l'Ouest de Périgueux (secteur de Razac-sur-l'Isle) vers le Sud-Ouest (secteur de Libourne-Fronsac) en longeant la vallée de l'Isle de part et d'autre sur 122 km de long.

Les habitats alluviaux et la végétation aquatique en présence constituent des habitats naturels d'intérêt favorables à l'accueil d'une diversité d'espèces d'intérêt communautaires : poissons notamment migrateurs, deux libellules (Cordulie à corps fin et Gomphe de Graslin), mammifères (Loutre et Vison d'Europe), un crustacé (l'Écrevisse à pattes blanches) ou encore l'Angélique des estuaires.

Ce site a été créé par arrêté ministériel du 27 octobre 2015 modifié 12 juillet 2021. Son Document d'objectifs (DOCOB), animé par EPIDOR, a été approuvé le 24 novembre 2016.

D'une superficie totale de 7 997 ha, la progression de l'urbanisation et des aménagements connexes ainsi que la présence et le fonctionnement des barrages rendent ce site vulnérable. La tendance à l'eutrophisation des milieux liés à l'intensification agricole à l'échelles des bassins versants constitue par ailleurs une pression importance sur ce site d'intérêt communautaire.

B.5.2 Les habitats d'intérêt communautaire

Neuf habitats d'intérêt communautaire, dont un prioritaire, sont recensés au sein du périmètre de cette ZSC. Ils sont repris dans le tableau qui suit.

Code Natura 2000	Habitat d'intérêt communautaire
3130	Eaux stagnantes oligotrophes à mésotrophes avec végétation du *Littorelletera uniflorae* et/ou du *Isoeto Nanojuncetea*
3150	Végétation des eaux douces stagnantes (végétation du Magnopotamion ou de l'Hydrocharition)
3260	Rivières des étages planitiaires à montagnard avec végétation du *Ranunculion fluitantis* et du *Callitricho Batrachion*)
3270	Végétations pionnières hygrophiles nitrophiles des grèves (*Bidention* des rivières et *Chenopodion rubri*)
6430	Mégaphorbiaies planitiaires (*Calystegietea/Convolvuletea – Urticetea*)
91E0*	**Forêts alluviales de type « aulnaie-frênaie » (*Alnenion glutinoso – incanae*)**
91F0	Forêts alluviales de type « chênaie-ormaie »
6510	Prairie de fauche
1410	Prairies inondables de la basse Isle

** habitat d'intérêt communautaire prioritaire*

Source des données : DOCOB du site FR7200661

Les habitats d'intérêt communautaire de ce site Natura 2000 sont typiques de cours d'eau et de zones humides généralement rencontrés sur les abords du réseau hydrographique par exemple. Considérant la nature forestière et prairiale mésophile du site impacté par le projet retenu, ce dernier n'est pas favorable au développement de ces habitats d'intérêt communautaire (aucun habitat d'intérêt communautaire inventorié sur le site). Le principal enjeu ici est d'éviter toute dégradation indirecte de la qualité des eaux du réseau hydrographique local en phase chantier ou exploitation du projet envisagé, c'est pourquoi diverses mesures d'évitement et réduction spécifiques seront mises en œuvre (cf. chapitre dédié). Aucune incidence sur la qualité des eaux du réseau hydrographique ni plus largement sur les habitats d'intérêt communautaire connus n'est donc à attendre.

B.5.3 Les espèces d'intérêt communautaire

Les inventaires naturalistes réalisés dans le cadre de l'élaboration du DOCOB ont permis de recenser 23 espèces d'intérêt communautaire inscrites à l'annexe II de la Directive 92/43/CEE au sein de cette zone Natura 2000. La liste des espèces est détaillée dans le tableau suivant :

Code Natura 2000	Nom vernaculaire	*Nom scientifique*
Poissons		
1126	Toxostome	*Chondrostoma toxostoma*
1134	Bouvière	*Rhodeus sericeus*
1106	Saumon atlantique	*Salmo salar*
1095	Lamproie marine	*Petromyzon marinus*
1099	Lamproie fluviatile	*Lampetra fluviatilis*
1102	Grand Alose	*Alosa alosa*
1103	Alose feinte	*Alosa fallax*
1096	Lamproie de Planer	*Lampetra planeri*
1163	Chabot	*Cottus gobio*
Papillons		
1060	Cuivré des marais	*Lycaena dispar*
1065	Damier de la Succise	*Euphydryas aurinia*
Coléoptères		
1083	Lucane cerf-volant	*Lucanus cervus*
1088	Grand capricorne	*Cerambyx cerdo*
Odonates		
1036	Cordulie splendide	*Macromia splendes*
1041	Cordulie à corps fin	*Oxygastra curtusii*
1044	Agrion de Mercure	*Coenagrion mercuriale*
Mammifères		
1355	Loutre d'Europe	*Lutra lutra*
1356	Vison d'Europe	*Mustela lutreola*
Reptiles		
1220	Cistude d'Europe	*Emys orbicularis*
Mollusques		
1030	Grande Mulette	*Margaritifera auricularia*
Crustacés		
1092	Ecrevisse à pattes blanches	*Austropotamobius pallipes*

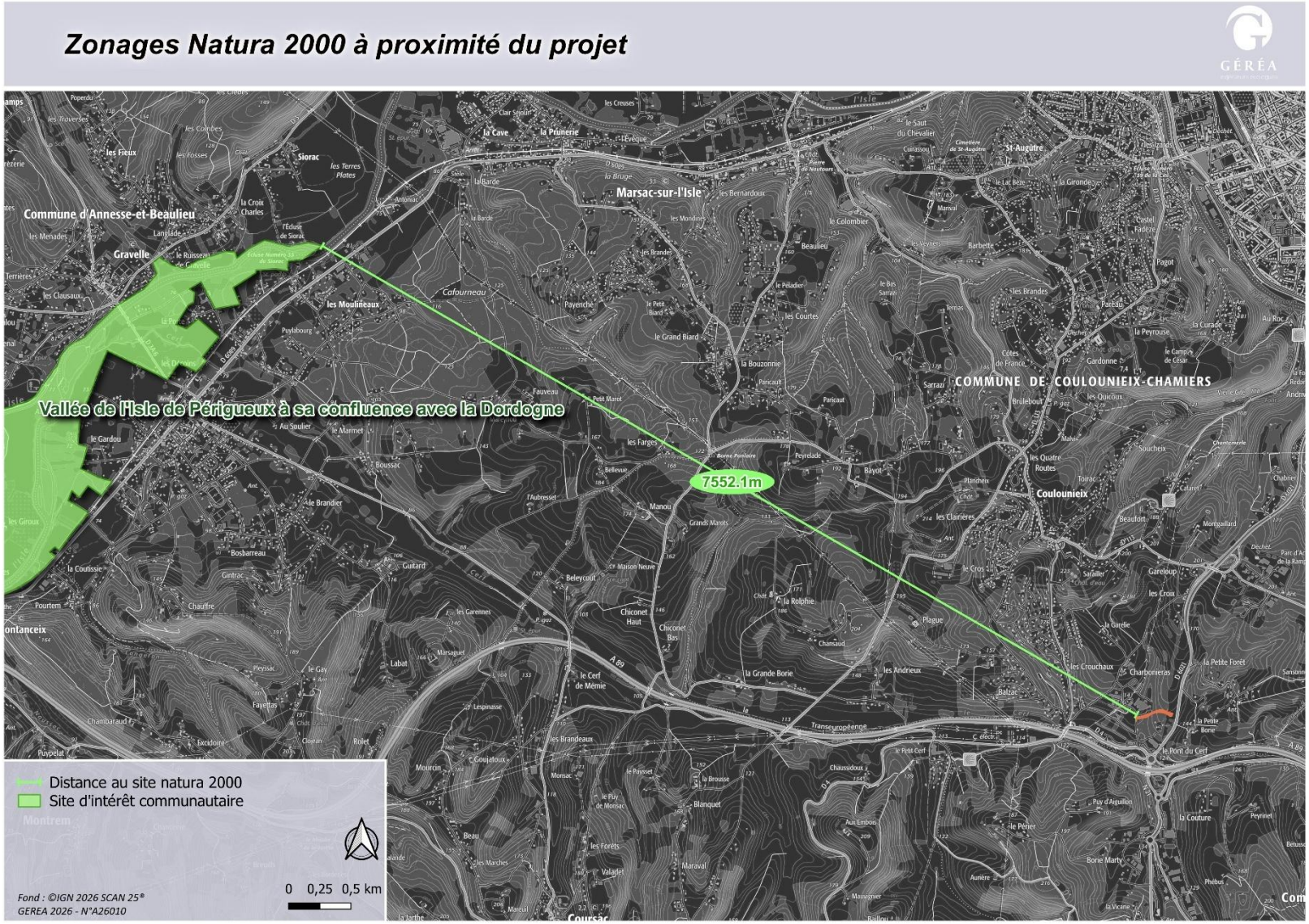
Source des données : DOCOB du site FR7200661

La majorité de ces espèces d'intérêt communautaire fréquentent des zones en eau, berges de cours d'eau et/ou des zones humides. Les investigations naturalistes conduites sur la zone d'implantation potentielle du projet ont démontré l'absence de milieux aquatiques et de zones humides en son sein, écartant de fait la présence potentielle de l'ensemble des espèces piscicoles, mollusques, crustacés, mammifères terrestres inféodés aux abords du réseau hydrographique et d'odonates d'intérêt communautaire connues au sein du site Natura 2000 de la vallée de l'Isle. Les prairies ne sont pour leur part pas favorables à l'accueil des deux papillons de jour patrimoniaux que sont le Damier de la Succise et le Cuivré des marais.

Concernant les espèces d'affinité forestière telles que les chauves-souris et les coléoptères saproxylophages, le site d'étude comporte divers éléments arborés qui pourraient leur être favorable.

Afin d'assurer la prise en compte des sujets arborés constituant un des enjeux écologiques identifiés sur la zone d'implantation potentielle du projet, le tracé de la future voie a été entièrement revu de manière à éviter le maximum de sujets à enjeu avéré ou potentiel référencé. Ainsi, aucun arbre à Grand Capricorne n'est impacté par le projet retenu. En raison des fortes contraintes topographiques et techniques inhérentes au site, l'évitement de l'ensemble des gîtes potentiels à chauves-souris ne peut néanmoins être envisagé. Afin d'assurer une prise en compte fine des enjeux potentiels associés à ces sujets arborés, un protocole d'abattage spécifique sera mis en œuvre en amont du défrichement de manière à éviter toute incidence directe sur ces espèces à enjeu.

Considérant les mesures Eviter-Réduire mises en œuvre permettant d'éviter toute incidence directe sur les individus d'espèces d'intérêt communautaire, conjugué à la mise en œuvre de mesures de réduction du risque de pollution accidentelle pouvant générer une incidence indirecte (bien qu'éloignée) sur la qualité des eaux du réseau hydrographique accueillant un ensemble d'espèces sensibles, il peut être conclu que le projet ne génère pas d'incidence significative sur la Zone Spéciale de Conservation de la Vallée de l'Isle.



Carte 6 : Sites Natura 2000 identifiés à proximité de la zone d'implantation potentielle du projet (site d'étude).

C. Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire

C.1 Annexe 6 – Expertise écologique et analyse des sensibilités écologiques avérées ou potentielles

C.1.1 Synthèse des observations 2026

Des prospections naturalistes de terrain ont été conduites sur le site afin d'évaluer les sensibilités faune/flore/habitats/zones humides avérées et potentielles du site étudié par les salariés suivants du GEREA :

Expert	Date d'observations	Objectifs des prospections
Gérald DUPUY	09/03/2026	Faune
Stephen LEROY		Flore-habitats-zones humides botaniques
Alexandre THOMAS	14/04/2026	Flore
Simon LEDUC		Zones humides pédologiques
Alexandre THOMAS	16/06/2026	Flore
	08/07/2026	

ZA Créavallée Nord et Est, Coulounieix-Chamiers (24)





Enjeux avérés :

Faune	- **Mammifères :** ◦ Une espèce intégralement protégée mais **d'enjeu faible** a été observée début juillet 2026 sur le site : **l'Ecureuil roux** ;

ZA Créavallée Nord et Est, Coulounieix-Chamiers (24)	
	◦ Une espèce commune non protégée a été observée, le Sanglier ; ◦ **47 gîtes arboricoles (31 arbres) et 1 artificiel (bâti ancien)** ont été identifiés comme utilisables pour le repos des chiroptères **(enjeu fort).** - **Avifaune :** ◦ Aucune espèce d'intérêt communautaire n'a été observée sur le site. **Il convient toutefois de signaler la présence d'un nid de rapace pouvant appartenir à un Milan noir (enjeu modéré) ;** ◦ Une espèce protégée et vulnérable a été contactée dans le site d'étude : **le Chardonneret élégant** (**enjeu assez fort**) **;** ◦ Un nid pouvant être occupé par le Faucon crécerelle a été observé, il constitue **un enjeu modéré** de conservation ; ◦ **20 espèces dont 14 protégées, non menacées,** ont été recensées. Le cortège présent a une tendance forestière bien marquée (**enjeu modéré**). - **Herpétofaune :** ◦ Une espèce d'amphibien bénéficiant d'une protection partielle (seuls les spécimens sont protégés) a été répertoriée en périphérie du site étudié : **la Salamandre tachetée (enjeu assez fort). De nombreuses larves ont été contactées au niveau d'une mare forestière présente au nord des limites du site d'étude ;** ◦ Aucune espèce de reptile n'a été recensée lors de la visite. La période d'observation n'était pas favorable à l'observation de ce taxon. - **Odonates** : *période d'observation non favorable*. ◦ Aucune espèce n'a été répertoriée. - **Papillons de jour** : *période d'observation non favorable.* ◦ Aucune espèce de papillon n'a été observée. - **Saproxylophages** : ◦ 1 arbre présentant des indices de présence du **Grand Capricorne**, coléoptère bénéficiant d'une protection intégrale (spécimen + son habitat protégé) a été dénombré, correspondant à un **enjeu modéré**.
Flore/Habitats	- **Flore :** o Les prospections de terrain de mars, avril et juin/juillet 2026 ont permis de recenser 78 espèces végétales de flore vasculaire et 32 taxons de bryophytes ; o **Aucune espèce végétale protégée et/ou menacée sur la liste rouge de la flore vasculaire d'Aquitaine, ou déterminante ZNIEFF** n'a été observée dans le site d'étude. La flore présente s'avère assez

<table>
<tr><th colspan="2">ZA Créavallée Nord et Est, Coulounieix-Chamiers (24)</th></tr>
<tr><td></td><td>répandue, sans statut particulier, d'enjeu faible ;
○ Sept plantes exotiques envahissantes (PEE) ont été répertoriées dans le site d'étude dont trois à impact majeur en Nouvelle-Aquitaine : principalement le Robinier faux acacia (Robinia pseudoacacia), très répandu, le Laurier-cerise (Prunus laurocerasus, disséminé en sous-bois), le Raisin d'Amérique (Phytolacca americana) et plus localement encore le Cerisier acide (Prunus cerasus). Les deux autres espèces sont à impact modéré : la Véronique de Perse (Veronica persica), le Datura stramoine (Datura stramonia) et la Crépide sacrée (Crepis sancta), en zone ouverte perturbée.
- Habitats naturels/semi-naturels :
○ Le site d'étude se découpe en trois secteurs. Le tiers ouest est une zone ouverte, correspondant à une prairie mésophile enfrichée assez rudérale (anthropisée). La partie est du site a déjà été majoritairement remaniée (terres nues), avec quelques reliquats d'une prairie rudérale, de ronciers, d'un bosquet pionnier de trembles et d'une lande à Fougère aigle embroussaillée. Enfin, la partie centrale est entièrement boisée, avec divers bois : surtout robiniaie et une jeune châtaigneraie dans la partie centrale, tandis que ce sont des chênaies-châtaigneraies ou des charmaies qui se développent sur les marges ouest et est de ce tiers central, d'intérêt supérieur (restant communs, enjeu modéré) ;
○ Aucun habitat d'intérêt communautaire (HIC) n'a été recensé au sein du site d'étude.</td></tr>
<tr><td>Zones humides : critère botanique</td><td>Aucune zone humide botanique n'a été répertoriée dans le site d'étude.
Les différents végétations présentes sont mésophiles à mésoxérophiles.</td></tr>
<tr><td>Zones humides : critère pédologique</td><td>Sept sondages pédologiques ont été réalisés à la tarière à main : 1 sondage en bordure de la zone travaillée à l'est (à ce titre, ce secteur n'a pu faire l'objet de sondage), 1 sondage dans la zone prairiale résiduelle à l'est, 2 sondages dans le boisement au centre, 3 sondages dans la prairie à l'ouest. Ils sont venus compléter les sondages initialement réalisés le 23/03/2022 sur le site.
Les sondages réalisés ont atteint une profondeur variant entre 20 et 40 cm, la cause de l'arrêt étant systématiquement la présence de nombreux éléments grossiers bloquant la tarière. Les sols sont peu épais, squelettiques.
Les 4 sondages les plus à l'est sont rattachés aux colluviosols, peyrosols ou aux paléofersialsols considérant le relief dans lequel le site s'inscrit et la forte charge en éléments grossiers. La couleur rouge caractéristique des paléofersialsols n'a pas été retrouvée dans le profil des sondages mais le creusement réalisé dans la zone travaillée laisse apparaître ces teintes dans des horizons potentiellement plus profonds que ceux atteints avec la tarière à main. Aucune trace de calcaire n'a été relevée mais la présence de calcaire au niveau de la géologie locale pourrait justifier d'un rattachement double avec les calcisols (sols décarbonatés).
Les 3 derniers sondages (à l'ouest) sont rattachés aux anthroposols ou aux rendosols.</td></tr>
</table>

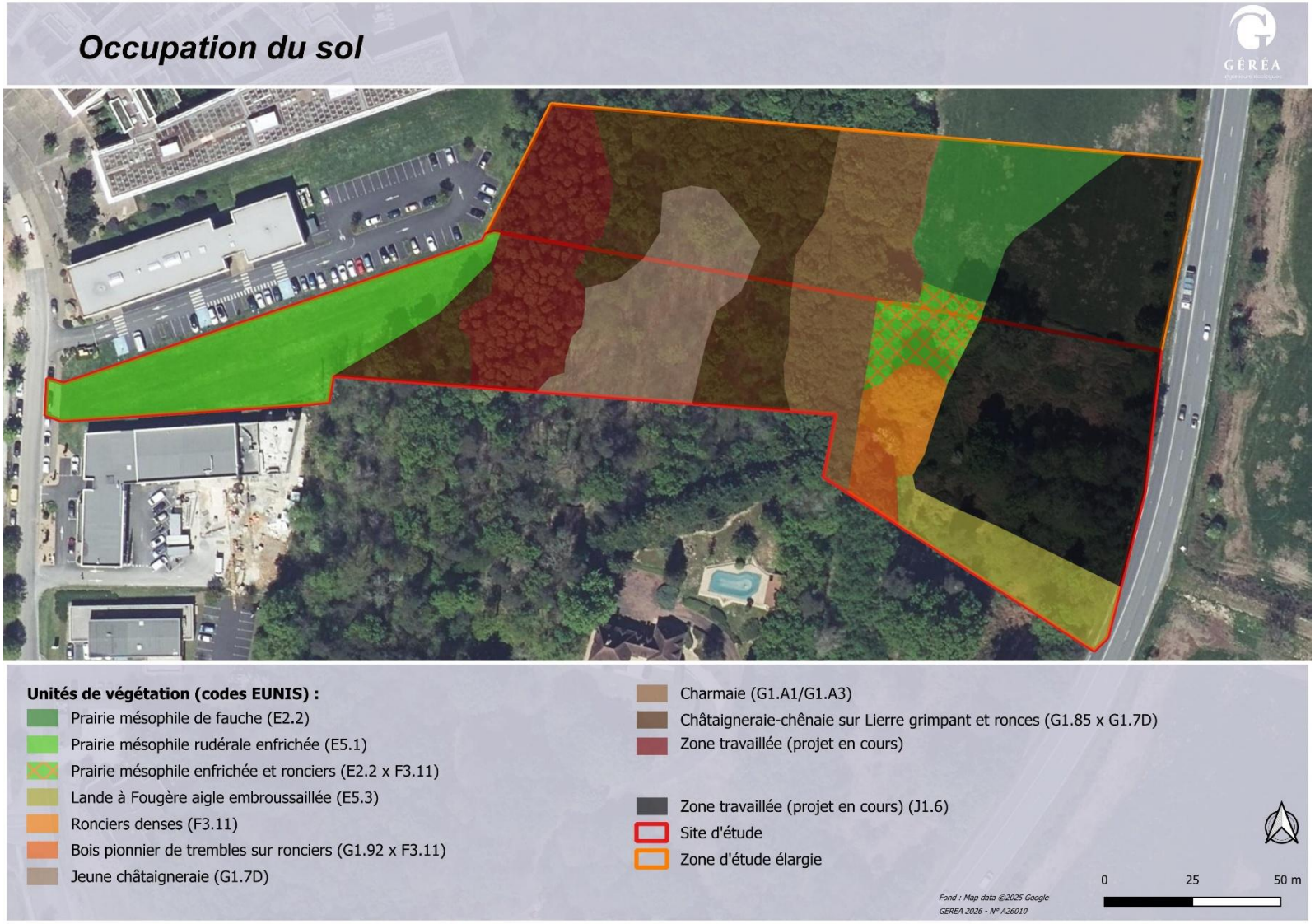
<table>
<tr><th colspan="2">ZA Créavallée Nord et Est, Coulounieix-Chamiers (24)</th></tr>
<tr><td></td><td>Ils ont été réalisés sur un secteur sensiblement remanié par l'aménagement progressif de la zone d'activités et présentent une profondeur de 20 cm avec une forte teneur en calcaire (pouvant malgré tout correspondre au matériau géologique d'origine).

Aucune trace d'hydromorphie n'est présente au droit de l'ensemble de ces sondages, de même qu'aucune nappe n'a été relevée à mi-avril 2026 (période optimale d'observation, en hautes eaux). A ce titre, les types de sols présentés au-dessus ne sont pas cités dans l'arrêté du 24 juin 2008 relatif aux zones humides. Il n'est donc pas attendu d'horizon rédoxique démarrant à moins de 50 cm de profondeur accompagné d'horizon réductique démarrant entre 80 et 120 cm de profondeur.

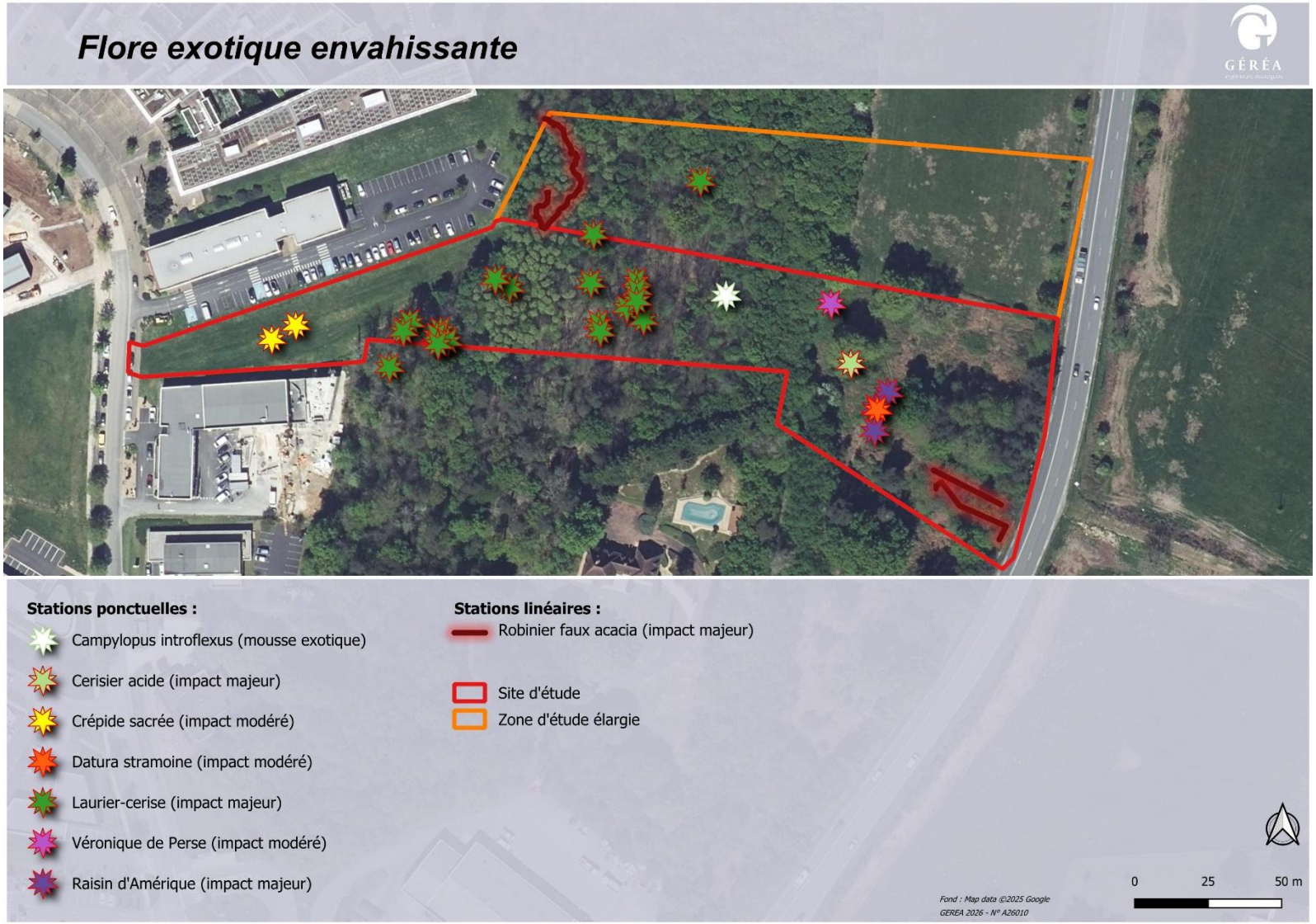
Les 7 sondages réalisés ne sont donc pas caractéristiques de zone humide selon l'arrêté ; ainsi, aucune zone humide pédologique n'est présente dans le site.</td></tr>
<tr><td colspan="2"><u>Enjeux potentiels :</u></td></tr>
<tr><td>Faune</td><td>- <u>Mammifères :</u>
o Les gîtes identifiés pourraient être occupés par des chiroptères. Les éléments devront faire l'objet d'une vérification spécifique en cas d'abattage ou de destruction (<u>enjeu fort</u>) ;
o Présence potentielle du Hérisson d'Europe. Il s'agit d'une espèce protégée relativement commune dans la région ; l'enjeu inhérent à celle-ci est <u>modéré</u>.
- <u>Avifaune :</u>
o Présence potentielle en reproduction d'une espèce inscrite à l'annexe I de la Directive Oiseaux (d'intérêt communautaire ; nid observé) : le Milan noir, enjeu <u>modéré</u> ;
o Par ailleurs, la présence de l'Engoulevent d'Europe (autre oiseau protégé et d'intérêt communautaire) demeure possible au sein du boisement ;
o Certains secteurs du site d'étude, notamment les lisières pourraient être favorables à la reproduction de passereaux menacés : Chardonneret élégant (observé), Verdier d'Europe, Linotte mélodieuse et Serin cini (suspectés), Faucon crécerelle (nid observé) – <u>enjeu assez fort</u>.
- <u>Reptiles :</u>
o Habitat favorable à la reproduction et au repos de nombreux reptiles protégés, <u>d'enjeu faible à modéré</u> : Couleuvre helvétique, Lézard à deux raies, Lézard des murailles, Couleuvre verte et jaune.
- <u>Amphibiens :</u>
o Le site d'étude pourrait être utilisé comme aire de repos par la Salamandre tachetée, urodèle protégé et très largement menacé. Au regard du niveau de menace qui pèse sur l'espèce, l'enjeu de conservation peut être considéré comme <u>assez fort</u>.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="3">ZA Créavallée Nord et Est, Coulounieix-Chamiers (24)</th></tr>
<tr><td>Flore/Habitats</td><td colspan="2"><u>Flore patrimoniale :</u>
- Les boisements secs et pierreux dans la partie centrale du site auraient pu abriter l'Épipactis à petites feuilles (Epipactis microphylla), protégée et quasi menacée en Aquitaine, connue sur la commune et relativement présente dans ce secteur de Dordogne. Visible en mai-juin (début juillet maximum), <u>elle a fait l'objet de prospections complémentaires spécifiques n'ayant pas révélé sa présence sur le site</u>. La présence des autres taxons protégés connus sur la commune (Lactuca perennis, Colchicum autumnale, Ranunculus auricomus, Ribes rubrum, Scilla bifolia, Amaranthus powellii subsp. bouchonii, Hyacinthoides non-scripta) est improbable voire impossible, ou a été éliminée avec les prospections terrains pour la dernière espèce. Les taxons protégés des communes limitrophes du projet (Coursac et Sanilhac) sont eux aussi improbables voire impossibles. Les potentialités de présence sont similaires pour les espèces végétales menacées ou quasi menacées en Aquitaine ou au niveau national, improbables à impossibles, que ce soit pour celles recensées sur la commune du projet, sur Coursac ou Sanilhac, d'après l'OBV.
- Les investigations naturalistes conduites ont permis d'écarter toute potentialité de développement de la flore patrimoniale.

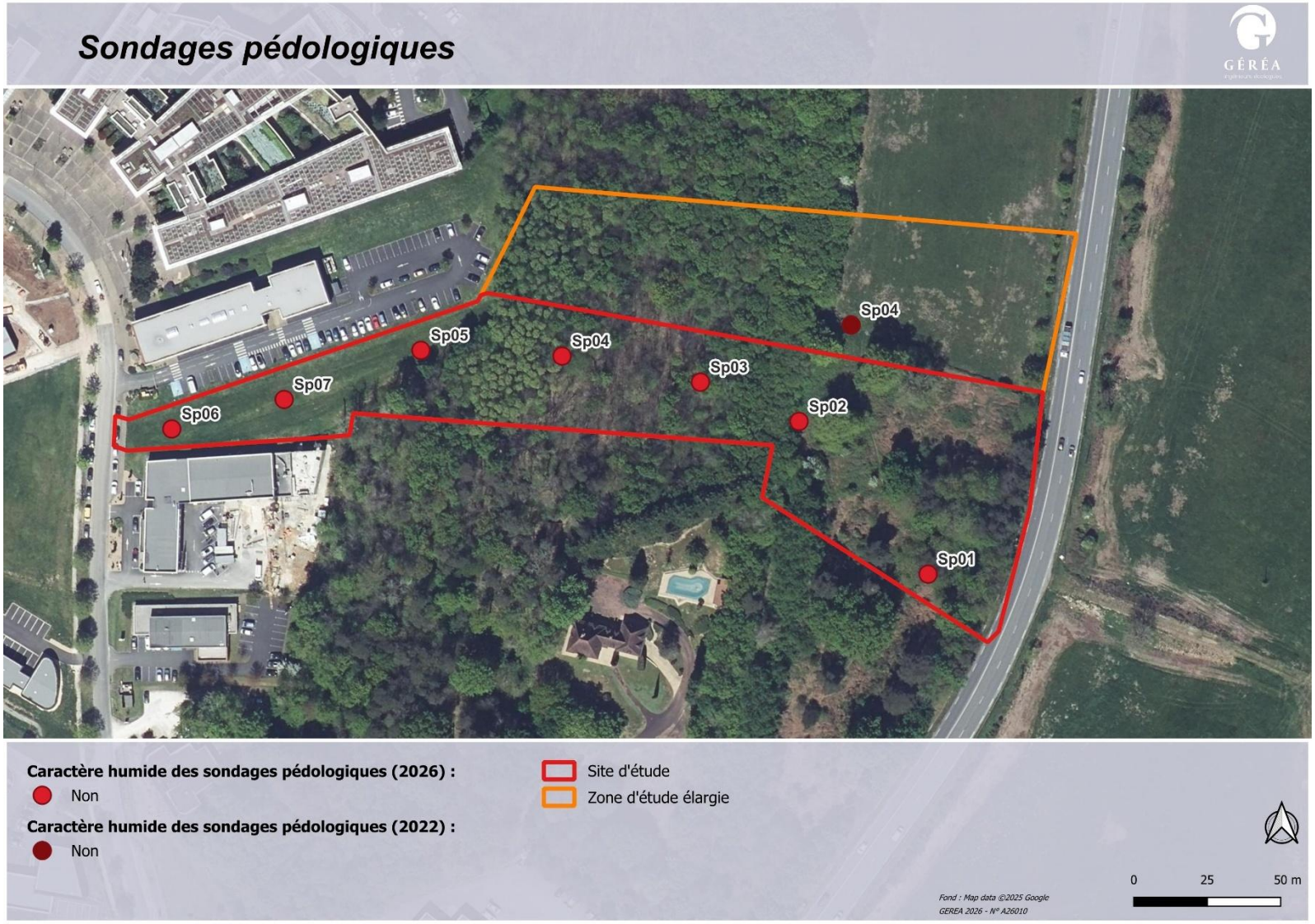
<u>Habitats naturels/semi-naturels :</u>
- Aucun habitat d'intérêt communautaire n'est potentiellement présent dans le site d'étude.</td></tr>
<tr><td>Zone Humide
« potentielle »</td><td>Critère botanique : non</td><td>Critère pédologique : non</td></tr>
</table>



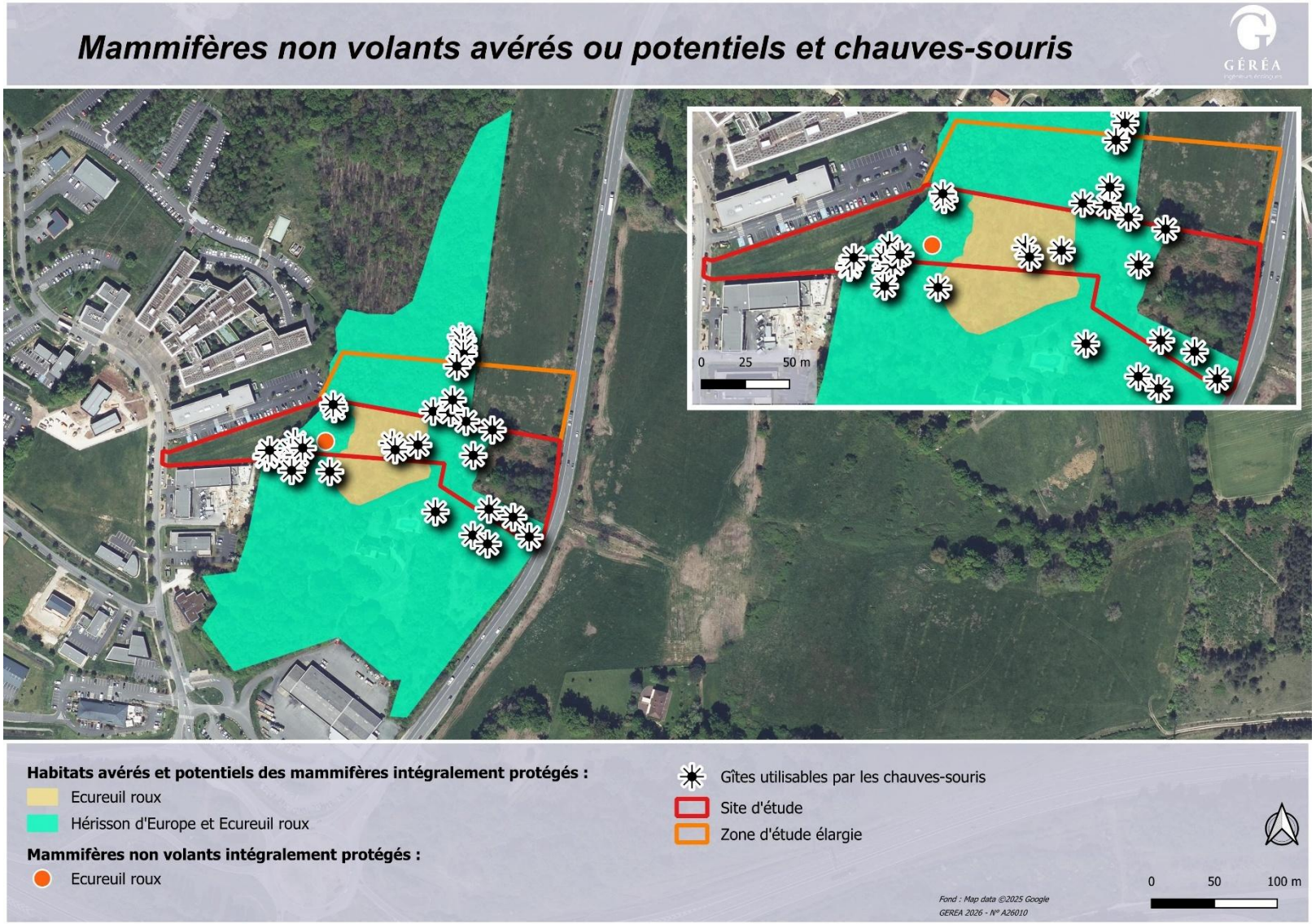
Carte 7 : Occupation du sol en 2026.



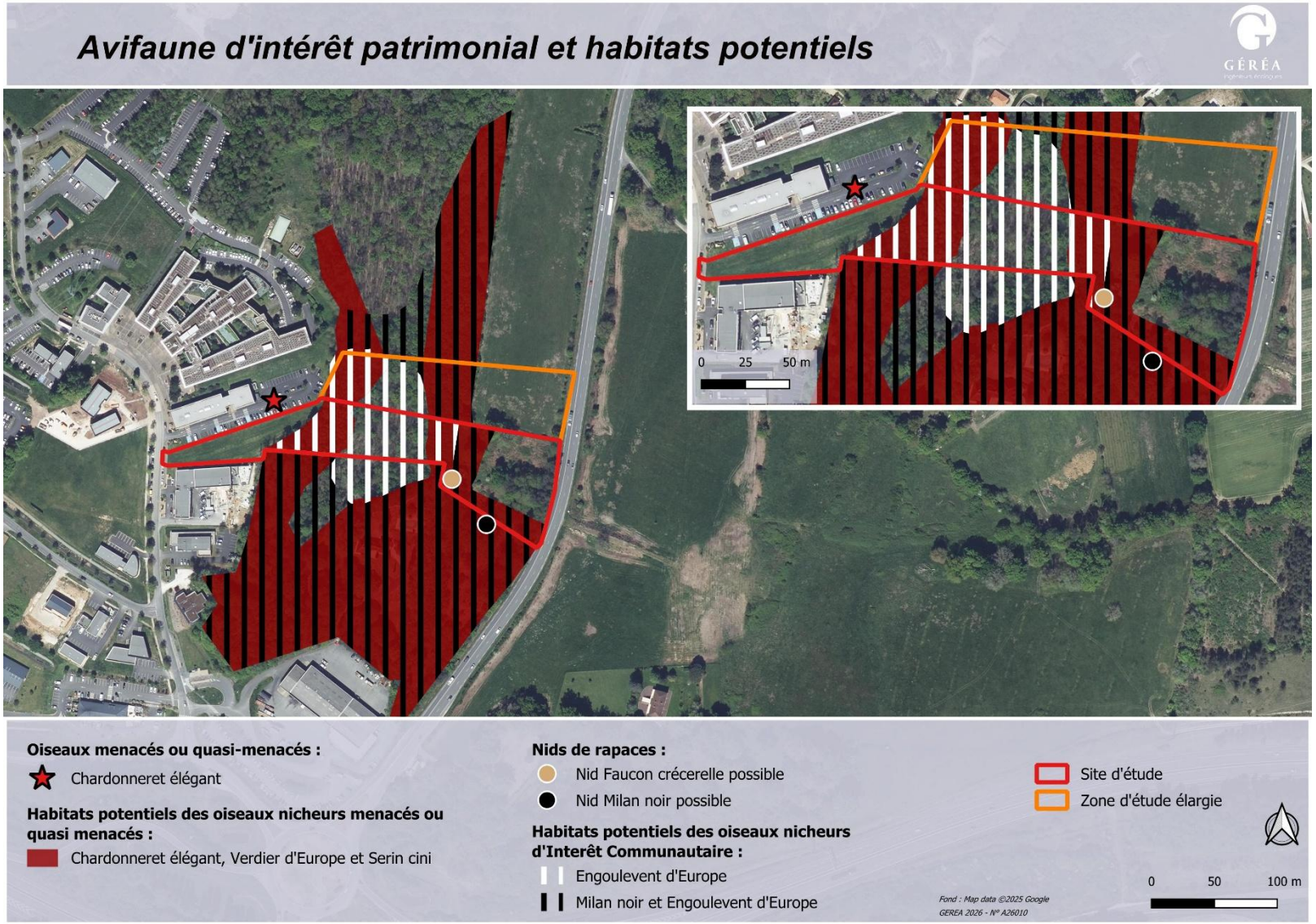
Carte 8 : Flore exotique envahissante recensée en 2026.



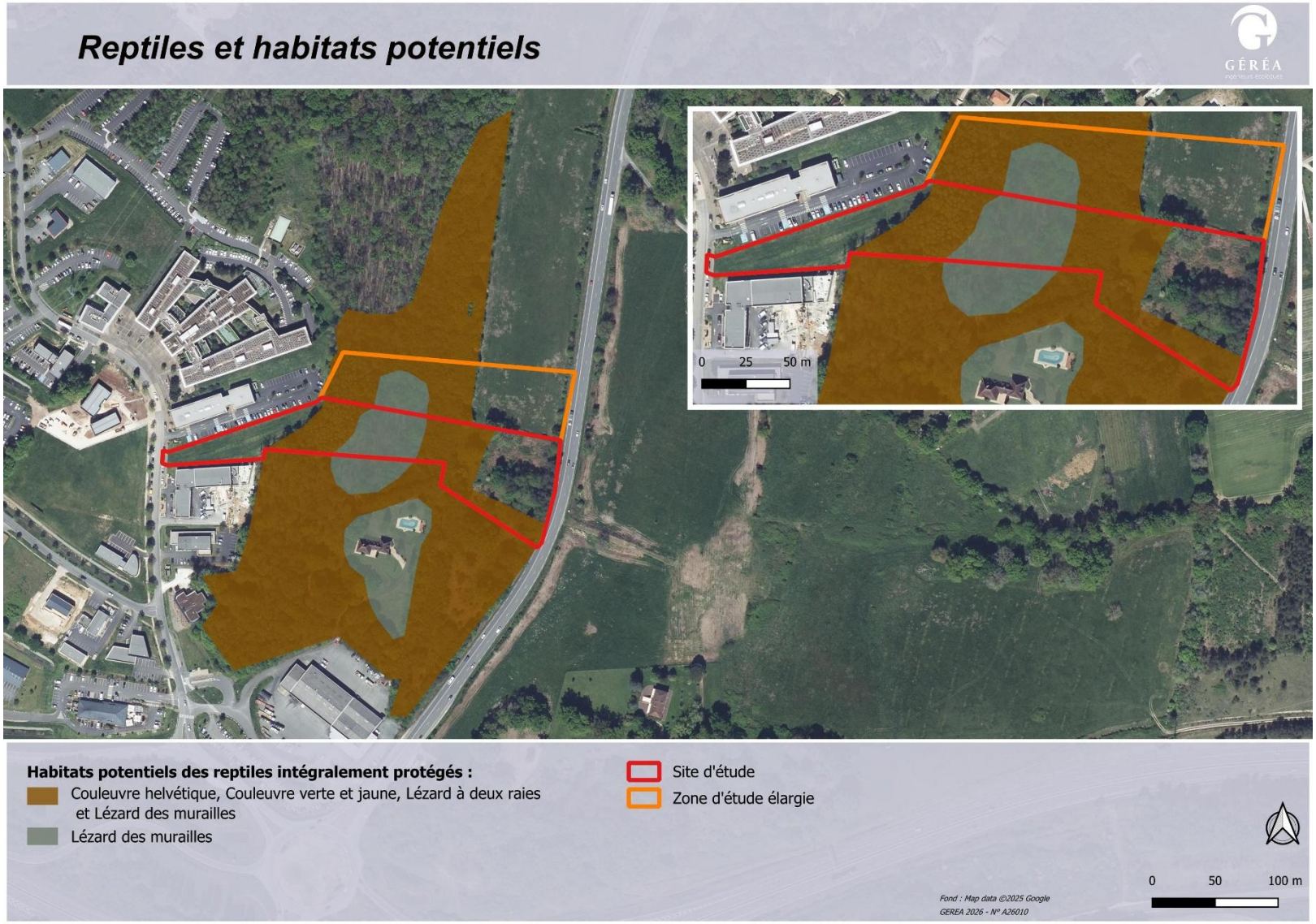
Carte 9 : Sondages pédologiques réalisés.



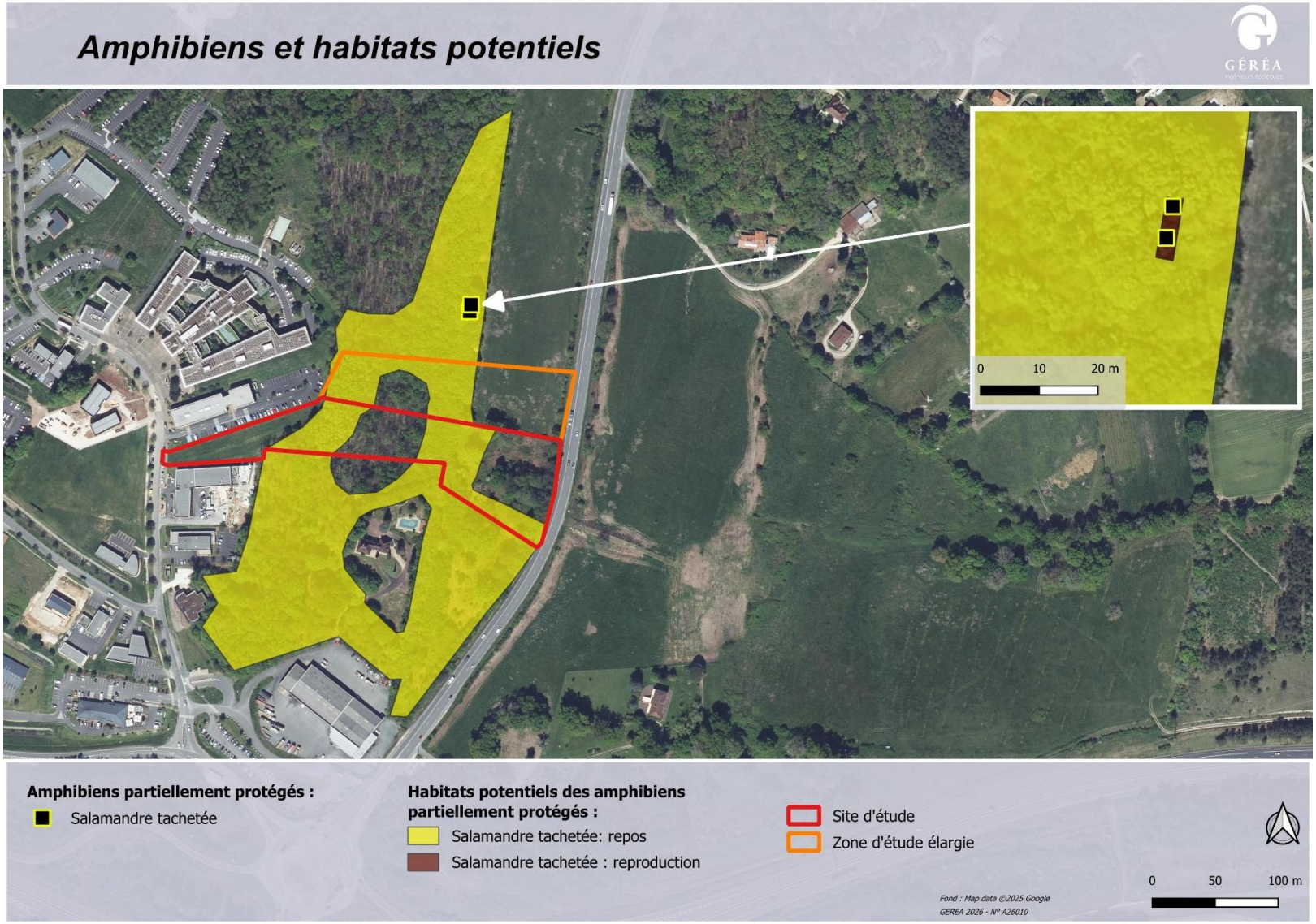
Carte 10 : Mammifères non volants avérés ou potentiels et enjeux chauves-souris.



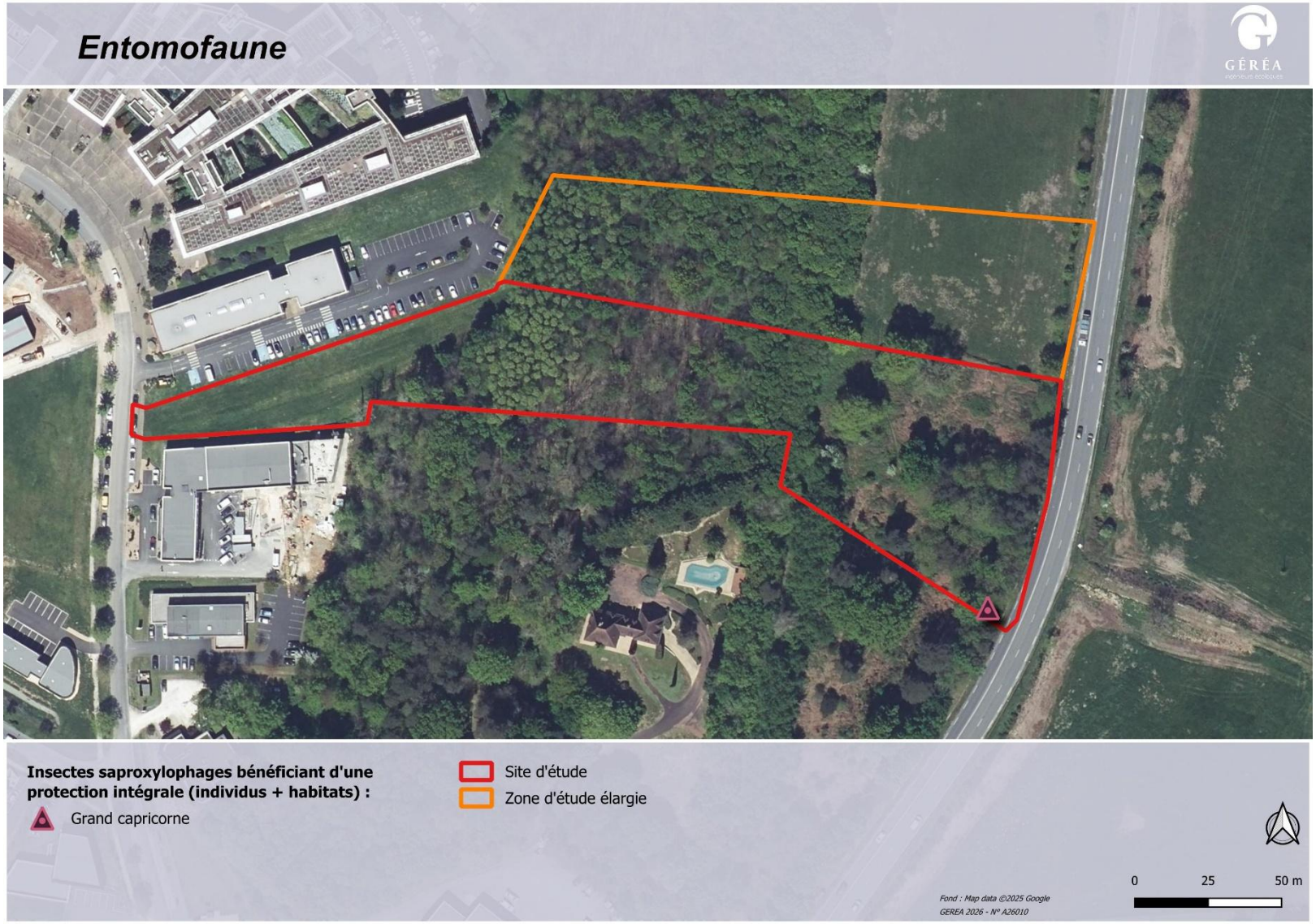
Carte 11 : Avifaune.



Carte 12 : Habitats potentiels des reptiles.



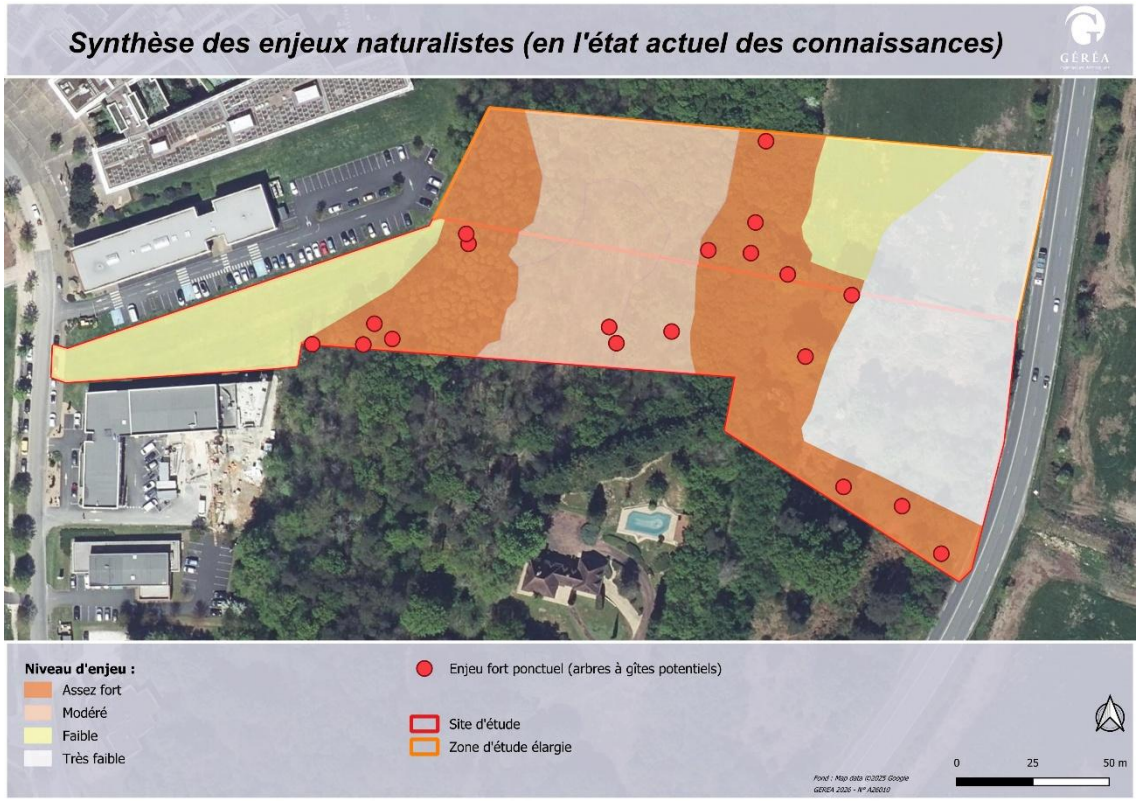
Carte 13 : Habitats potentiels des amphibiens.



Carte 14 : Insectes protégés identifiés.

C.1.2 Synthèse des enjeux naturalistes

Les prospections naturalistes ont mis en exergue la présence multiple de sujets arborés présentant un enjeu potentiel en lien avec la possibilité d'accueil de chauves-souris en gîte. Les lisières du boisement concentrent par ailleurs divers enjeux potentiels, en lien avec l'accueil possible voire probable (Chardonneret élégant) de divers oiseaux menacés ou quasi-menacés.



Carte 15 : Synthèse des enjeux naturalistes, en l'état actuel des connaissances.

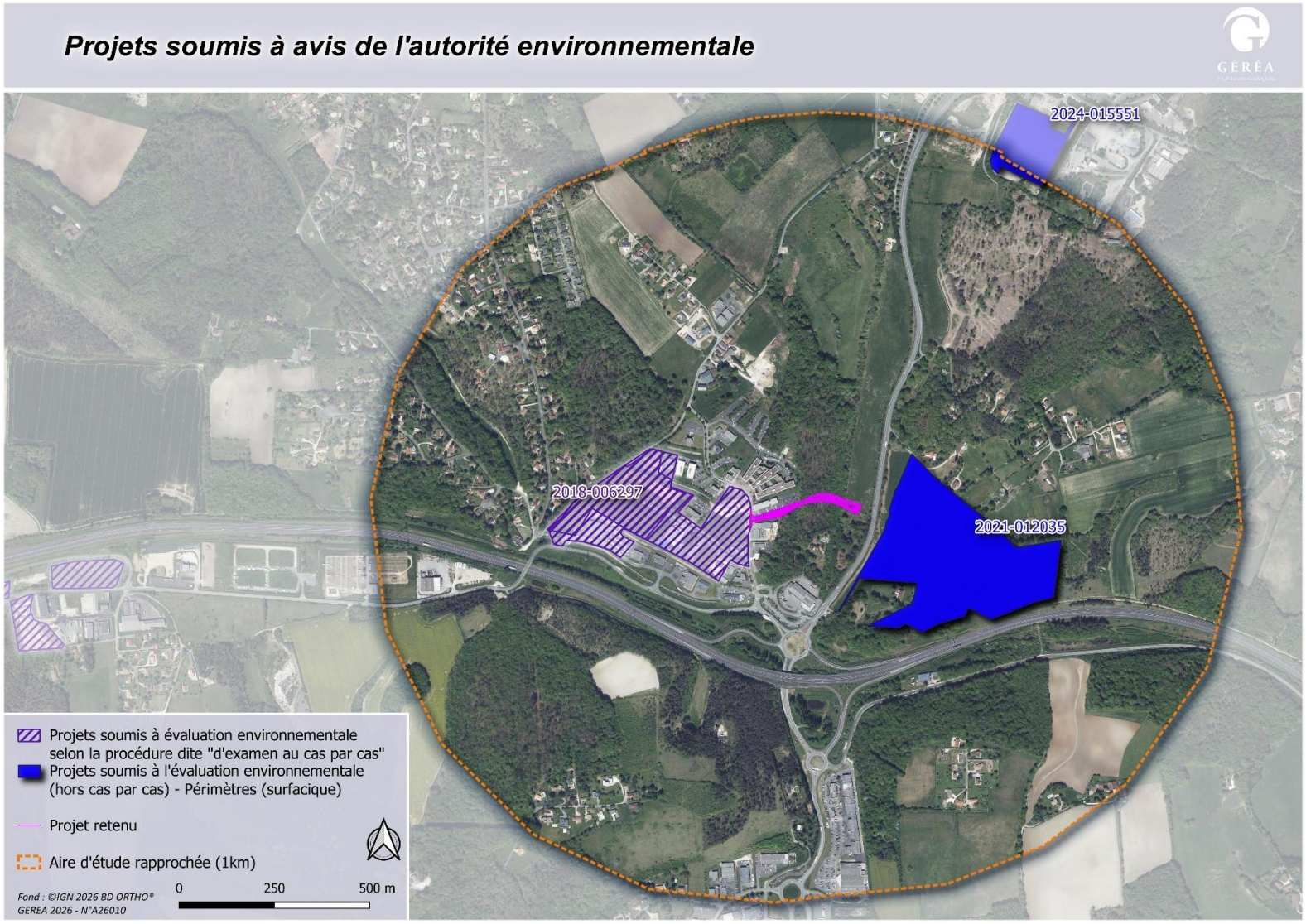
C.2 Annexe 7 – Cartographie de localisation des projets existants ou approuvés recensés dans un rayon de 1 km autour du site d'étude

Les autres projets connus dans un rayon de 1 km autour du projet ont été recherchés (projets pour lesquels l'avis de l'autorité environnementale a été émis, recherche effectuée sur le site dédié de la DREAL Nouvelle-Aquitaine).

Dans un rayon de 1 km autour du présent projet, 2 projets ont fait l'objet d'une évaluation environnementale et d'un avis de l'Autorité Environnementale et 2 projets ont justifié le dépôt d'une demande au cas par cas.

La cartographie de localisation des projets existants ou approuvés recensés dans un rayon de 1 km autour du site d'étude est présentée en page suivante.

Le tableau ci-après présente les 4 projets ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale et d'un avis de l'Autorité Environnementale (hors examen au cas par cas) ou d'un avis pour un examen au cas par cas localisé dans un rayon de 1 km autour du projet.



Carte 16 : Localisation des projets existants ou approuvés recensés ayant fait l'objet d'une étude cas par cas ou d'une étude d'impact.

Id Garance	Projet réalisé	Projet	Incidences susceptibles d'être cumulées avec le présent projet
Examen au cas par cas			
2018-006297	Projet finalisé	Extension d'une voie de desserte, viabilisation et aménagement d'une desserte de la zone Cré@vallée	Ce projet a fait l'objet d'une dispense explicite d'étude d'impact. Il prévoit la poursuite de l'aménagement du parc d'activités de Cré@vallée en viabilisant le lot n°1, en lui créant un chemin d'accès ainsi qu'un accès sécurisé pour l'îlot n°7. Finalisé à ce jour, la phase chantier de ce projet n'est pas susceptible de se cumuler avec le présent projet de voie de desserte. Il a induit, par sa nature, une consommation d'espace naturel, agricole et forestier se cumulant in fine par l'aménagement de la future voie. L'accueil des entreprises sur ces îlots du parc d'activités ont nécessairement participé à l'augmentation du trafic routier local constaté ces dernières années.
2022-013015	Projet en cours	Création d'une clinique à Coulounieix-Chamiers	Ce projet a fait l'objet d'une dispense explicite d'étude d'impact. Il prévoit la construction d'une clinique d'une surface de plancher de 10 856 m² issue du transfert des activités de la clinique du Parc de Périgueux sous-dimensionnée. Le déplacement de ces activités hospitalières génèrera nécessairement une augmentation significative du trafic routier constatée au sein de la zone Cré@vallée.
Etude d'impact			
2021-012035	Projet en cours	Extension du parc d'activités Cré@vallée Est « La Petite Borie » à Coulounieix-Chamiers (24)	Le projet est à ce jour en cours d'aménagement (terrassement) et s'accompagne de la création d'un rond-point au niveau de la RD6021 auquel la future voie se connectera. Il vise l'extension de la zone d'activités dite de Cré@vallée sur une superficie totale de 12,7 ha. En cours d'aménagement, les incidences liées au trafic automobile induit pendant le chantier pourront potentiellement se cumuler si l'aménagement de l'extension de la ZA Cré@vallée Est n'est pas finalisé au moment du démarrage du chantier de

Id Garance	Projet réalisé	Projet	Incidences susceptibles d'être cumulées avec le présent projet
			création de nouvelle voie. Ces incidences potentielles se cumuleront avec la consommation d'espace naturel générée par chacun de ces projets, inhérentes à leur nature, **mais réfléchie selon une cohérence urbaine logique** aux abords de l'autoroute A89.
2024-015551	Projet réalisé	Création d'un centre de tri des emballages ménagers à Coulounieix-Chamiers (24)	Le projet, finalisé à ce jour et en service, a visé la création d'un centre de tri (ayant vocation à remplacer les 2 centres existants de Coulounieix-Chamiers et Marcillac-Saint-Quentin) permettant de répondre aux perspectives de développement de cette activité sur une ancienne carrière abandonnée. Le trafic routier généré par l'implantation de cette activité dans le secteur a eu nécessairement une incidence sur le trafic routier constaté (augmentation du nombre de véhicules sur la RD6021), augmentant de facto les phénomènes de congestion routière observés et le besoin impératif de trouver de nouvelles solutions pour fluidifier le trafic local.

L'analyse des projets cumulés recensés à proximité immédiate du projet ici développé rend compte d'un constat : le secteur de Cré@vallée et la Petite Borie voient l'accueil d'importants projets (clinique, nouvelles entreprises, centre de tri) générant des flux très importants, à court et moyen terme une augmentation du trafic routier local et de facto l'accroissement des phénomènes de congestion déjà présents. Ainsi le projet de création de nouvelle voie entre la RD6021 et le Boulevard des Saveurs prend tout son sens et représente une solution opérationnelle permettant de participer au décongestionnement routier quotidiennement observé.

C.3 Annexe 8 - Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

C.3.1 Préambule : un constat, l'engorgement quotidien de la circulation routière autour de la ZA Cré@vallée

Le secteur de la ZA Cré@vallée présente des problématiques chroniques de circulation. Sont principalement observées :

- Le matin : des remontées files importantes sur la branche de sortie de l'A89 en provenance de Brive-La-Gaillarde pouvant sur certains jours ouvrés remonter sur l'autoroute avec des véhicules à l'arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence
- Le soir :
  - Des remontées files importantes sur la D6021 en provenance de Périgueux avec des remontées de file pouvant remonter jusqu'à l'échangeur en amont
  - Des difficultés d'insertion depuis la D4 qui engendrent des remontées de file et qui impacte en suivant la circulation sur le Bd. Des Saveurs / Rue de l'Innovation.



Phénomènes de remontées de file observés sur l'A89 (Source : IRIS Conseil).

Afin d'évaluer quantitativement la situation, une étude de trafic a été réalisée début 2026 (cf. annexe 10). Les comptages automatiques réalisés sur la semaine du 26 janvier au 1er février 2026 font état des données suivantes :

- Le trafic moyen journalier en jour ouvré (TMJO) le plus important se concentre sur la N21 avec 20 230 véh/j. Les flux sont équivalents dans les deux sens.
- La D6021 (Rte de Rampinsolle) comptabilise un peu moins de véhicules avec 19 490 veh/j. Les flux sont également équivalents dans les deux sens.
- Le trafic PL est relativement important avec entre 450 et 500 PL / j (tous sens confondus) sur la D6021 et la N21.

Des phénomènes de pendularité Nord < > Sud en lien avec l'agglomération de Périgueux sur la D6021 et la N21 sont clairement observés avec des flux plus importants le matin en direction de Périgueux et à l'inverse plus importants le soir en provenance de Périgueux

Le projet ici développé vise donc à apporter une solution concrète pour participer au désengorgement de la circulation routière et anticiper les augmentations inévitables du trafic à venir en raison de l'accueil de nouvelles entreprises et de la nouvelle clinique. Il répond ainsi aux demandes formulées par la Préfecture de la Dordogne (cf. annexe 9).

C.3.2 Incidences sur le climat local et la qualité de l'air

Le défrichement d'environ 0,23 ha modifiera les conditions microclimatiques sur le site et à sa proximité immédiate : moindre effet tampon d'une voie routière que d'un boisement, réduction de l'effet brise-vent sur les terrains directement situés au nord (prairies). Considérant toutefois la conservation d'un vaste espace boisé de part et d'autre de la future voie, il est possible de penser que les incidences seront très localisées et n'affecteront pas les conditions climatiques à l'échelle locale, ni communale.

En phase travaux, l'utilisation d'engins à moteur thermique et le trafic routier induiront nécessairement des émissions de CO_2 liées aux gaz d'échappement. Afin de limiter les émissions, les moteurs des engins et véhicules thermiques à l'arrêt seront éteints.

En fonctionnement, la nouvelle voie sera le support d'une circulation routière plus ou moins dense induisant des émissions de gaz à effet de serre. Néanmoins, le projet en lui-même ne génère en aucun cas une augmentation du trafic routier local, il permet en réalité de tendre vers une fluidification de ce dernier, réduisant ainsi les émissions de véhicules à l'arrêt moteur tournant bloqués dans les embouteillages.

C.3.3 Incidences sur la conservation des sols

La nature des sols dans les parties évitées sera inchangée. Au niveau du projet (voie et accotements), une artificialisation aura obligatoirement lieu. Au vu de la topographie du site, des déblais/remblais seront requis, toutefois le tracé de la future voie a été défini de manière à réduire les besoins en la matière.

C.3.4 Incidences sur les eaux souterraines et superficielles

Aucun élément du réseau hydrographique local n'est directement présent sur site.

Vis-à-vis des eaux souterraines, aucun assainissement des terres par drainage n'est envisagé, le projet n'entrainera donc aucune modification de la nappe superficielle. Les eaux pluviales seront pour leur part gérées à l'aide de noues/fossés le long de la future voie et feront l'objet de dispositifs de traitement adaptés. Aucun rejet d'eaux usées n'aura lieu.

Pour pallier à tout risque de pollution accidentelle en phase chantier, toutes les mesures de prévention nécessaires seront prises, installées sur site lors du chantier : kits antipollution, gestion stricte des déchets de chantier, stockage des produits polluants dans des lieux aménagés, …

Il convient enfin de rappeler la présence au droit du futur projet du périmètre de protection rapprochée associé à la source des Moulineaux. Considérant la nature du projet envisagé, ne générant aucun rejet ni prélèvement d'eau, il est parfaitement compatible avec les prescriptions de l'arrêté préfectoral du 6 juillet 1994 portant déclaration d'utilité publique de la dérivation des eaux de la source des Moulineaux.

C.3.5 Incidences paysagères

Positionné en dehors de toute zone de protection du patrimoine architectural, paysager ou archéologique, le projet n'est susceptible de ne générer aucune incidence à ce sujet. Ce dernier se révèle positionné à l'interface d'une vaste enveloppe urbaine à vocation d'activités dont une partie est en cours de construction. Le tracé de la future voie viendra se connecter à un rond-point en cours de construction à l'est et une prairie positionnée en dent creuse entre deux bâtiments d'activités, témoignant du contexte urbain.



Future connexion avec le rond point à l'est



Bande prairiale empruntée entre les entreprises à l'ouest pour rejoindre le Boulevard des Saveurs

Dans la mesure où le défrichement opéré sera limité à son strict minimum en termes d'emprises, permettant le maintien de vastes emprises boisées au nord et au sud, créant notamment une bande tampon naturelle de plus de 80 m de large avec l'habitation présente au sud de la zone étudiée, conjugué à la réalisation d'un plan de plantation aux abords de l'entrée de la voie côté Cré@vallée Nord (intégration paysagère vis-à-vis des entreprises limitrophes), aucune incidence paysagère significative n'est à attendre localement.

C.3.6 Incidences sur les habitats naturels, la faune et la flore

L'expertise naturaliste de terrain conduite entre le 9 mars et le 8 juillet 2026 a mis en exergue les sensibilités naturalistes avérées et potentielles au droit du site étudié. L'absence de zone humide a ainsi été démontrée à l'aide de prospections botaniques et pédologiques, les incidences sont donc nulles sur ce point.

D'un point de vue habitats naturels, le défrichement préalable puis l'aménagement de la voie génèreront la destruction de prairies mésophiles, bois exotique de robinier, charmaie et châtaigneraies, dont l'enjeu naturaliste est qualifié de faible à modéré, la superficie totale aménagée atteignant 5 490 m².

Vis-à-vis de la flore, aucune espèce protégée n'est présente sur le site. Il convient toutefois de mentionner la présence d'espèces végétales exotiques envahissantes à

impact modéré à majeur aux abords immédiats de la future voie. S'agissant d'espèces déjà très largement répandues en Nouvelle-Aquitaine et plutôt coriaces, envisager la gestion de ces dernières est illusoire. Il s'agira plutôt de réduire le risque de dissémination de ces espèces sur d'autres chantiers en adoptant des mesures spécifiques (lavage des engins de chantier notamment).

Enfin, la faune concentre la plupart des enjeux avérés et potentiels identifiés (habitats de l'Ecureuil roux, du Hérisson d'Europe, de la Salamandre tachetée, du Chardonneret élégant et surtout des arbres à gîtes potentiels pour les chauves-souris). C'est pourquoi elle a fait l'objet d'une démarche ERC particulière : absence d'éclairage de la future voie en lien avec les enjeux de trame noire locale, absence d'impact sur le Grand Capricorne, adaptation de l'emprise de la voie de manière à éviter le maximum de gîtes potentiels, mises en défens des arbres proches des emprises aménagées, mise en œuvre d'un protocole spécifique pour l'abattage des arbres à gîte potentiel, aménagement de plantations à l'ouest favorables au Chardonneret élégant. Grâce à la mise en œuvre de ces mesures, les incidences potentielles sur la faune patrimoniale seront limitées.

C.3.7 Incidences sur les risques naturels et technologiques

Du point de vue risques naturels, le site d'étude est concerné par deux types de risques majeurs dont un ayant impliqué la mise en place d'un plan de prévention des risques sur la commune de Coulounieix-Chamiers : le risque mouvements de terrain (notamment liés au retrait-gonflement des argiles) et le risque feu de forêt.

Conformément aux dispositions du plan de prévention en vigueur, une étude géotechnique spécifique sera réalisée préalablement au démarrage des travaux. L'ensemble des dispositions constructives seront mises en œuvre afin de prendre en compte les phénomènes de retrait-gonflement des argiles en vue de la pérennité de la future voie.

Vis-à-vis du risque feu de forêt, en phase d'exploitation, un débroussaillement régulier sera opéré de part et d'autre de la future voie (6 mètres), conformément aux dispositions applicables du SDIS 24, permettant de fait la prise en compte de cet aléa.

Vis-à-vis des risques technologiques, dans la mesure où le projet ne s'implante pas sur un site ou sol pollué ou potentiellement pollué, et qu'il ne s'agit pas de la construction d'une installation classée, aucun accroissement du risque technologique local n'est à attendre. Si du transport de matières dangereuses est opéré sur cette future voie, il existera déjà sur les autres axes de circulation, il sera uniquement dévoyé sur cet axe.

C.3.8 Incidences sur les déplacements

Tel qu'évoqué en préambule, le secteur fait l'objet d'importants phénomènes de congestion routière qui vont s'accroître dans les années à venir en lien avec l'accueil de la nouvelle clinique et de nouvelles entreprises.

Bien que générant nécessairement en phase chantier des déplacements d'engins lourds le temps des travaux, la création de cette nouvelle voie a vocation à fluidifier le trafic routier local. L'étude de circulation réalisée en 2026 (cf. annexe 10), présentant des simulations avec et sans projet à l'horizon 2026, 2035 et 2045 a permis de mettre en évidence les conclusions suivantes :

- 2026 avec projet – heure de pointe du matin : les remontées de file sont équivalentes. Elles sont légèrement plus faibles sur la D6021 en entrée du giratoire puisqu'une partie des flux est reporté sur le nouvel axe. Aucune problématique de congestion supplémentaire n'est observée. Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de 2 minutes (contre 3 minutes sans le projet). Les résultats sont équivalents sur les branches de sortie de l'A89.
- 2026 avec projet – heure de pointe du soir : les temps d'arrêt et les remontées de file sont plus faibles sur le Bd. Des Saveurs. Les véhicules sortant de Créavallée Nord attendent environ une trentaine de secondes avant de pouvoir s'insérer dans le futur giratoire à cause des flux importants qui y circulent. Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de **2 minutes 40 (contre 9 minutes sans le projet).** Les résultats sont équivalents sur les branches de sortie de l'A89.
- 2035 avec projet – heure de pointe du matin : les remontées de file sont nettement réduites. Elles ne dépassent que ponctuellement le futur giratoire. Le retard accumulé est également nettement plus faible. Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de **2 minutes 30 (contre 6 minutes 50 sans le projet en 2035)**. Les résultats sont équivalents sur les branches de sortie de l'A89
- 2035 avec projet – heure de pointe du soir : les remontées de files problématiques restent observables malgré un report de certains flux vers l'axe créé. Les principaux flux du secteur d'étude restent Nord <-> Sud sur la D6021/N21 et les flux depuis Créavallée Nord ou la D4 ont également majoritairement pour direction l'A89 ou la N21 et ne sont donc pas reportés vers le nouvel axe créé. De fait, les remontées de file restent importantes et le Bd. Des Saveurs reste saturé à cet horizon même en présence du projet. Néanmoins, pour

les flux en direction de Périgueux depuis Créavallée, le projet permet d'améliorer leur parcours. Le temps de parcours moyen en direction depuis Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de **: 7 minutes 15 (contre 21 minutes sans le projet** en 2035). Cela a un impact légèrement positif sur les branches de sortie de l'A89.

- 2045 avec projet – heure de pointe du matin : les remontées de file sont nettement réduites. Elles dépassent malgré tout le futur giratoire mais dans des proportions plus faibles que sans le projet et plus faibles que celles observées en situation actuelle en heure de pointe du soir. Le retard accumulé est également nettement plus faible. Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de : **2 minutes 40 (contre 8** sans le projet en 2045). Cela a un impact légèrement positif sur les branches de sortie de l'A89.
- 2045 avec projet – heure de pointe du soir : Le projet améliore le fonctionnement pour les véhicules au départ de Créavallée Nord pour rejoindre Périgueux. Le temps de parcours moyen en direction depuis Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de : **13 minutes (contre 29 minutes** sans le projet en 2045). Néanmoins les temps de parcours restent élevés puisque les générations de trafics estimés impliquent une saturation du Bd. Des Saveurs à cause d'une majorité de flux en direction de l'A89 ou de la N21 qui ne peuvent pas être reportés sur un autre axe et sont obligés d'emprunter le giratoire du Pont du Cerf. Cela a un impact légèrement positif sur les branches de sortie de l'A89.

Ainsi, les conclusions de l'étude de circulation sont indéniables : la création de cette nouvelle voie permet une fluidification du trafic dès la mise en service de la voie.

C.3.9 Synthèse de la démarche ERC mise en œuvre

La démarche « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC) a été utilisée dans le cadre de la conception de ce projet de façon à minimiser les impacts sur l'environnement du projet. La Communauté d'agglomération a pris en compte les enjeux identifiés, bien que limités, et a adapté le projet initialement envisagé en suivant la démarche ERC suivante :

L'évitement
• **Absence d'éclairage public de la voie**

Un ensemble de mesures de réduction et d'accompagnement ont également été préconisées et seront mises en œuvre de façon à réduire au strict minimum les impacts du projet en phase travaux et en phase d'exploitation :

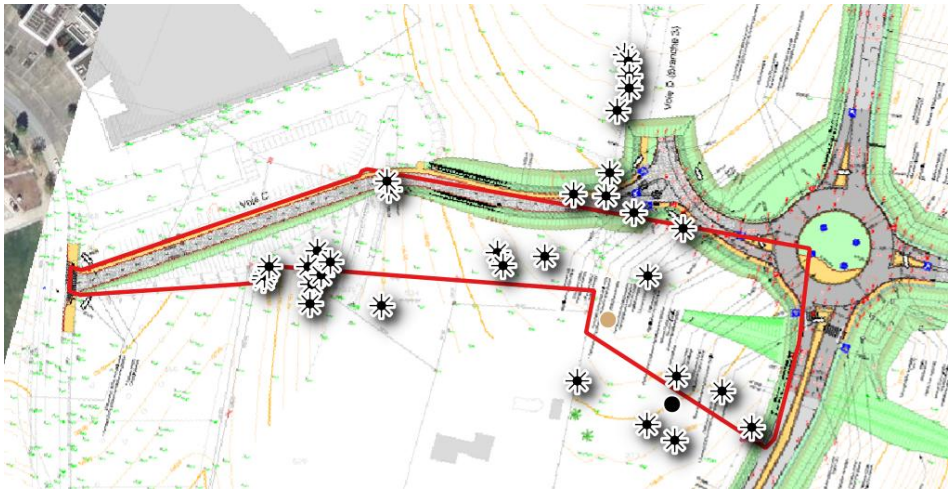
Les réductions
• **Adaptation du tracé initial envisagé de la voie de manière à impacter le moins d'arbres à enjeu faunistique possible**
• **Mise en œuvre d'un protocole d'abattage spécifique des arbres à enjeu potentiel chauves-souris :** 1) Au début de l'automne (octobre), contrôle des gîtes utilisables à l'aide d'un endoscope par un écologue afin de veiller à l'absence d'individus ; 2) Obturation de la cavité et mise en place d'un système anti-retour ; 3) Coupe des arbres concernés en période favorable (octobre)
• **Adaptation de la période de réalisation des travaux de défrichement :** coupe des arbres sur l'emprise du chantier et prise de possession des futures emprises aménagées en dehors des périodes sensibles de la faune (fin d'automne-hiver avec protocole chauves-souris effectué en amont en octobre)
• **Elaboration d'un plan de plantations à l'interface avec Cré@vallée Nord**
• **Réduction du risque de dissémination de la flore exotique envahissante :** mise en place d'une aire de lavage des engins de chantier sur la base vie
• **Balisage et mise en défens des arbres à enjeu écologique proches du projet retenu et délimitation stricte des emprises chantier**
• **Gestion des eaux pluviales ruisselées sur la voie** afin de limiter l'impact sur l'hydrologie locale et la qualité des eaux du milieu récepteur
• **Mesures de prévention du risque de pollution accidentelle sur le chantier** (kits antipollution, gestion des déchets, stockage des produits polluants, …).
• **Implantation de la base vie sur des emprises déjà artificialisées**
• **Coupure du moteur des engins de chantier thermiques** lorsque ces derniers sont à l'arrêt.

Les réductions
• **Mesures strictes de gestion des déchets de chantier**, par catégories et traités dans des filières adaptées

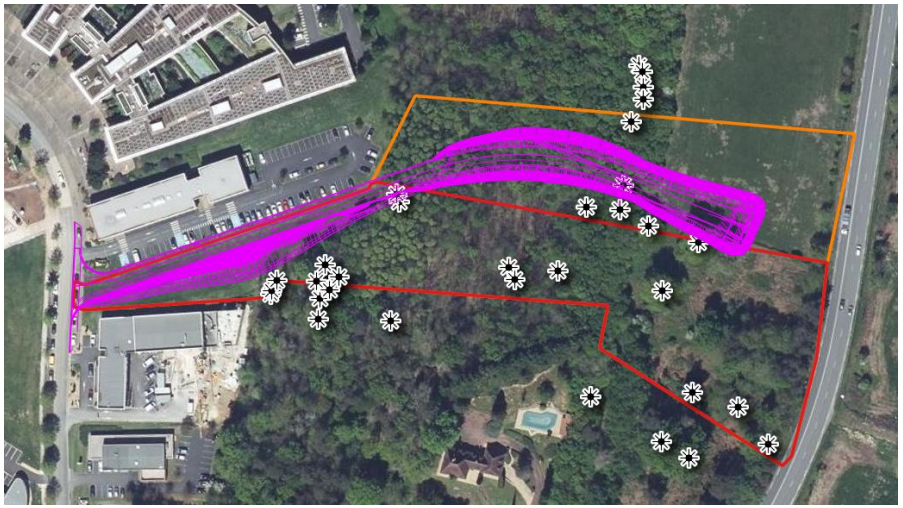
L'accompagnement
• **Assistance à maîtrise d'ouvrage écologique :** accompagnement de la maîtrise d'œuvre et de la maîtrise d'ouvrage par un écologue pour le suivi du chantier en concertation avec l'écologue chargé du suivi des travaux de l'extension de la ZA Cré@vallée Est

La compensation
• **Mise en œuvre d'une mesure compensatoire forestière :** participation financière au Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois

Ainsi, grâce à l'application de l'ensemble de ces mesures ERC-A, les incidences résiduelles du projet sur les milieux physique, naturel, humain et paysager seront limitées à leur strict minimum.



Plan de masse initialement envisagé – avant démarche ERC : 7 à 8 arbres impactés



Plan de masse retenu – après démarche ERC : 3 à 4 arbres impactés

C.4 Annexe 9 – Compte rendu de la réunion du 21 juillet 2025 portant sur les aménagements du secteur « la Petite Borie »

PRÉFÈTE
DE LA
DORDOGNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Compte-rendu de la réunion du 21 juillet 2025

Objet : Aménagements du secteur « La Petite Borie »
Annexe : Présentation des conclusions de l'étude de trafic de la DIRCO

Participants

État :
Mme Marie AUBERT, préfète de la Dordogne
M. Marin LASSALLE, directeur de cabinet de Madame la préfète de la Dordogne

DIRCO :
M. Philippe FAUCHET, directeur interdépartemental des Routes Centre-Ouest
M. Franck MATELAT, chef du district de Périgueux

Grand Périgueux :
M. AUZOU, président du Grand Périgueux
M. Thierry NARDOU, vice président du GP
M. Thierry CIPIERRE, vice président du GP
M. Laurent BOURGES, directeur général des services du GP
M. Eric DELMA, directeur général adjoint des services de GP
Mme Hélène CHEVALIER-VILATTE, directrice de cabinet

Conseil départemental :
M. Samuel FOURNIER, directeur général des services
M. Jacques FOREST, directeur adjoint - DPRPM

ASF :
M. Clément CAIRE, chef de district
M. Cédric TAJCHNER, directeur opérationnel de l'infrastructure Ouest

Ouverture de la séance par Madame la préfète, qui remercie les participants de leur présence, et rappelle que la réunion porte sur la présentation des conclusions de l'étude de trafic réalisée sous l'égide de la DIRCO avec le Grand Périgueux, ASF et le Conseil départemental.

I. Présentation des résultats de l'étude de trafic

La nouvelle étude de trafic réalisée avec le bureau d'étude BET Explain a fait l'objet de plusieurs comités techniques, qui ont permis de mettre en évidence que les précédentes études réalisées ne prenaient pas en compte les flux induits par l'arrivée de la Clinique du Parc dans le secteur Créa'Vallée Nord, desservi par le giratoire du pont du Cerf (RD4). Ces nouveaux flux de l'ordre de 1300 véhicules par jour vont accentuer les phénomènes de congestions existants et ce dès 2028/2029

4 scénarios à horizon 2035 et 2045 résumés ci-dessous ont été étudiés afin d'améliorer les conditions de congestion notamment sur des sorties des 2 bretelles de l'A89:
À noter que le scénario 1 sert de base aux autres scénarios et les scénarios 2 et 3 sont cumulatifs (le scénario 3 intègre la réalisation des travaux prévus dans les scénarios et, 2)

	Proposition d'aménagement	**Bénéfices attendus**	**Inconvénients**	**Coût financier**
Scénario 1	Élargissement d'1 m à 1,5 m de la chaussée de l'anneau du giratoire Nord Mise en place de feux de circulation sur la RN 21 au niveau du giratoire Sud (cf. présentation en annexe) avec détecteurs de remontées de file sur les bretelles de l'A89 Recherche de modification de la géométrie de la branche en entrée venant de la RN21 pour contraindre la trajectoire des usagers sur le giratoire du pont du Cerf.	Bénéfice de court terme qui permet d'améliorer la congestion sur l'A89 jusqu'à l'horizon 2035 (clinique + ZAE Est)	Augmentation de la congestion sur la RN21 Ne règle pas l'enjeu de la congestion de la RD4 en heure de pointe soir *Le dossier d'opportunité sera soumis à une validation de la direction des mobilités routières du ministère chargé des Transports et pourra faire l'objet d'une instruction déconcentrée par la DIRCO.*	**144k€ à 270k€** *dont 70k€ pour les feux et 150 à 200k€ pour l'anneau routier*
Scénario 2	*Élargissement d'1 m à 1,5 m de la chaussée de l'anneau du giratoire Nord* *Mise en place de feux de circulation sur la RN 21 au niveau du giratoire Sud(cf. présentation en annexe)* Doublement de la bretelle de sortie ouest de l'A89 sur 40 m (augmentation de la capacité de stockage)	Couplé au scénario 1, il permet d'améliorer la congestion de l'A89 à l'horizon 2035, mais pas à l'horizon 2045	L'espace de stockage gagné est limité Ne règle pas l'enjeu de la congestion de la RD4 en heure de pointe soir Congestion importante de la RN21 *Le dossier d'opportunité sera soumis à une validation de la direction des mobilités routières du ministère chargé des Transports.*	**288 k€ à 470k€** *dont 144k€ à 200k€ pour le seul doublement de la bretelle de sortie*
Scénario 3	*Élargissement d'1 m à 1,5 m de la chaussée de l'anneau du giratoire Nord* *Mise en place de feux de circulation sur la RN 21*	Réduit durablement les risques de remontées de file sur l'A89 **jusqu'à l'horizon 2045.**	Le trajet du shunt impacte un bassin de rétention et un transformateur existants	**480k€ à 770k€** *dont 200k€ à 300k€ pour la création du shunt (hors foncier, déplacement*

	(entrée sud de la RN21 dans le rond-point au Sud du Pont du Cerf) *Doublement de la bretelle de sortie de l'A89 sur 40 m (augmentation stockage)* **Création d'une voie de shunt depuis la bretelle Est de l'A89 *(délestage de 25 % du trafic A89-→RD6021 sens sud-nord)***		Ne règle pas l'enjeu de la congestion de la RD4 en heure de pointe soir Congestion très importante sur la RN21 (3000 m) Attention à avoir sur la congestion du nouveau rond-point construit par le GPX sur la RD6021 *Le dossier d'opportunité sera soumis à une validation de la direction des mobilités routières du ministère chargé des Transports.*	*bassin et transformateur)* *Ce chiffrage purement technique reste soumis à la prise en compte des enjeux environnementaux fonciers, etc.*
Scénario 4	*Élargissement d'1 m à 1,5 m de l'anneau du rond-point* *Mise en place de feux de circulation sur la RN 21 (entrée sud de la RN21 dans le rond-point au Sud du Pont du Cerf)* Création d'une 4ème branche au niveau du futur giratoire de la RD6021 pour desservir Cré@vallée Nord	Règle le sujet de la congestion de l'A89 et de la RD4 en HPM et de la RD 6021 en HPS à un horizon 2035 et 2045 et	Ne permet pas de décongestionner la RD4 en heure de pointe du soir Nécessité d'études complémentaires globales pour apprécier la faisabilité technique de cette opération *Le dossier d'opportunité sera soumis à une validation de la direction des mobilités routières du ministère chargé des Transports. (uniquement pour les travaux relevant du scénario n°1 – élargissement de l'anneau routier et implantation d'un feu de circulation)*	Pas chiffré en raison des questions de faisabilité environnementale et de domanialité relevant du Grand Périgueux

A l'issue de la présentation de ces différents scénarios, le président du Grand Périgueux et ses équipes précisent les éléments suivants :

- Besoin de pouvoir entamer, après la phase de mise en concurrence nécessaire, les travaux d'aménagement du rond-point sur la RD6021 en janvier 2026 pour une durée d'un an, certains travaux ne pouvant avoir lieu qu'avant le mois de septembre pour des raisons

environnementales. **En cas d'impossibilité de lancement des travaux en janvier 2026, l'échéancier serait repoussé à janvier 2027.**

- Commercialisation de la ZAE Cré@Vallée Est prévue à compter du 2ème semestre de 2027.
- Ouverture de la Clinique du Parc entre fin 2028 et 2030.

II. Décisions d'aménagement retenues

ASF indique qu'en l'état actuel et au vu des modélisations à l'horizon 2035, les aménagements prévus dans le cadre du scénario 1 lui paraissent suffisants pour assurer la sécurité des usagers de l'A89, notamment eu égard au risque de remontée de file. Les différents scénarios de travaux peuvent faire l'objet d'un phasage selon l'évolution du trafic.

Au vu de ces éléments, M. le président du Grand Périgueux indique donner son accord pour prendre en charge financièrement la totalité des travaux prévus par le scénario 1, par le biais d'une convention avec la DIRCO précisant les rôles de chacun, ainsi que les circuits budgétaires. Il pourra dans un second temps être envisagé la réalisation des travaux prévus dans le scénario n°3 d'ici à 2040.

Madame la préfète le remercie pour cette proposition qui pourrait être complétée par **une clause de revoyure à l'ouverture de la clinique du Parc**, afin d'étudier l'impact effectif des travaux réalisés sur le fonctionnement du giratoire du Pont du Cerf.

Il serait aussi souhaitable que le scénario 4 (création d'une desserte reliant le futur rond-point de la RD6021 au Boulevard des Saveurs) **puisse faire l'objet d'une étude approfondie par le Grand Périgueux** pour une mise en œuvre de préférence avant l'entrée en service de la clinique du Parc, ces aménagements étant les seuls à même de limiter l'embolie de l'insertion de la RD4 sur le giratoire du pont du Cerf en heure de pointe du soir et partiellement du matin.

S'agissant des aménagements prévus au scénario 1 de l'étude, ces derniers doivent faire l'objet d'un **dépôt de dossier d'opportunité par le porteur de projet** (Grand Périgueux) auprès des services de la DIRCO, qui procédera ensuite à son instruction en lien avec le Ministère des Transports (*Direction des Mobilités Routières*) conformément à la réglementation en vigueur. Le Grand Périgueux prendra un bureau d'étude pour rédiger ce dossier d'opportunité, sur la base de l'étude en annexe au présent CR, **qui devra être transmis à la DIRCO sous 3 mois**. Une fois ce dossier transmis, la DIRCO l'instruira et rendra un avis sur l'opportunité et la faisabilité technique des travaux au vu des enjeux de circulation présents. En parallèle, les termes de la convention de délégation de maîtrise d'ouvrage liant le Grand Périgueux et la DIRCO seront travaillés conjointement afin **d'aboutir à la réalisation complète par la DIRCO des travaux prévus par le scénario n°1 d'ici à janvier 2027.**

Compte tenu de l'impact de ces aménagements sur le réseau autoroutier concédé, et afin de poursuivre l'instruction de ce projet par les services de l'État, il sera également nécessaire de constituer un dossier d'information conforme aux prescriptions de la circulaire du 19 juillet 2023 relative à la procédure d'évaluation environnementale. Ce dossier fera l'objet d'un avis par les services de l'État (FCA).

La convention pré-citée devra faire l'objet d'une délibération en conseil communautaire du Grand Périgueux.

D'ores et déjà, afin de permettre au Grand Périgueux de lancer les travaux relatifs à l'aménagement de la zone Cré@Vallée Est, le président du Grand Périgueux rédigera un courrier d'engagement reprenant les termes de l'accord évoqué ci-dessus. **Cet engagement de principe devra aussi faire l'objet d'une délibération lors du conseil communautaire du 25 septembre 2025.**

La DIRCO rendra un avis au titre des routes à grande circulation et Madame la préfète délivrera **l'arrêté préfectoral autorisant les travaux sur la RD 6021 dans les meilleurs délais, après transmission par le Grand Périgueux du courrier mentionné supra et de la délibération du 25 septembre 2025**, afin de permettre le lancement des appels d'offre et le début des travaux d'aménagement de la zone Cré@Vallée Est en janvier 2026.

La préfète de la Dordogne

Marie AUBERT

le 24/7/2025

C.5 Annexe 10 – Etude de circulation (IRIS Conseil, 2026)

ETUDE DE TRAFIC

Création d'une voie de desserte - Créavallée Nord

Version	Date	Commentaire
V1	08/04/2025	Création du document

Conseil

Concevoir avec vision,
inspirer le changement



Cette étude de trafic a pour objectif d'étudier la création d'un axe routier entre la D6021 et le Bd. Des Saveurs et d'évaluer l'impact que cela pourrait représenter sur le trafic routier et sur le fonctionnement du giratoire du Pont du Cerf.

Les problématiques de circulation sont principalement observées :

- Le matin :
  - Des remontées files importantes sur la branche de sortie de l'A89 en provenance de Brive-La-Gaillarde pouvant sur certains jours ouvrés remonter sur l'autoroute avec des véhicules à l'arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence

- Le soir :
  - Des remontées files importantes sur la D6021 en provenance de Périgueux avec des remontées de file pouvant remonter jusqu'à l'échangeur en amont
  - Des difficultés d'insertion depuis la D4 qui engendrent des remontées de file et qui impacte en suivant la circulation sur le Bd. Des Saveurs / Rue de l'Innovation.

Cette étude comprend la réalisation d'une étude de trafic avec simulations dynamiques aux heures de pointe à partir des données de trafic recueillies en janvier 2026.

Ces simulations seront également réalisées à horizon 2035 et 2045 à partir des générations de trafic définies lors des études précédentes .

SOMMAIRE

A – Contexte et études précédentes

B – Simulation sans projet

A.1 – Situation existante – Simulation 2026
A.2 – Simulation 2035 - 2045

C – Simulation avec projet

B.1 – Simulation 2026
B.2 – Simulation 2035 - 2045

D – Analyse et comparaison des résultats

E – Synthèse et conclusion de l'étude

A

CONTEXTE ET ÉTUDES PRÉCÉDENTES

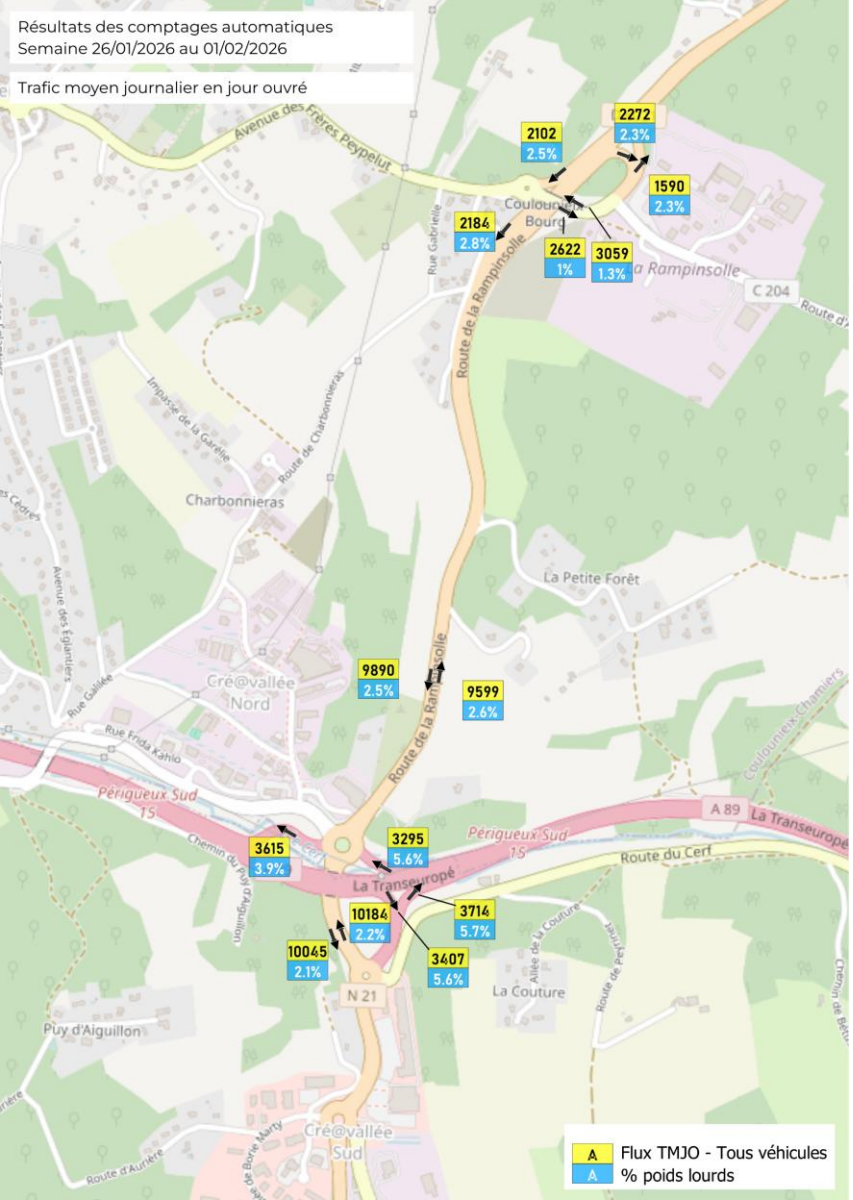
A.1

Résultats de l'enquête de Janvier 2026

(IRIS Conseil, 2026)

LE GRAND Périgueux
Communauté d'Agglomération

iris Conseil



- Résultats des comptages automatiques

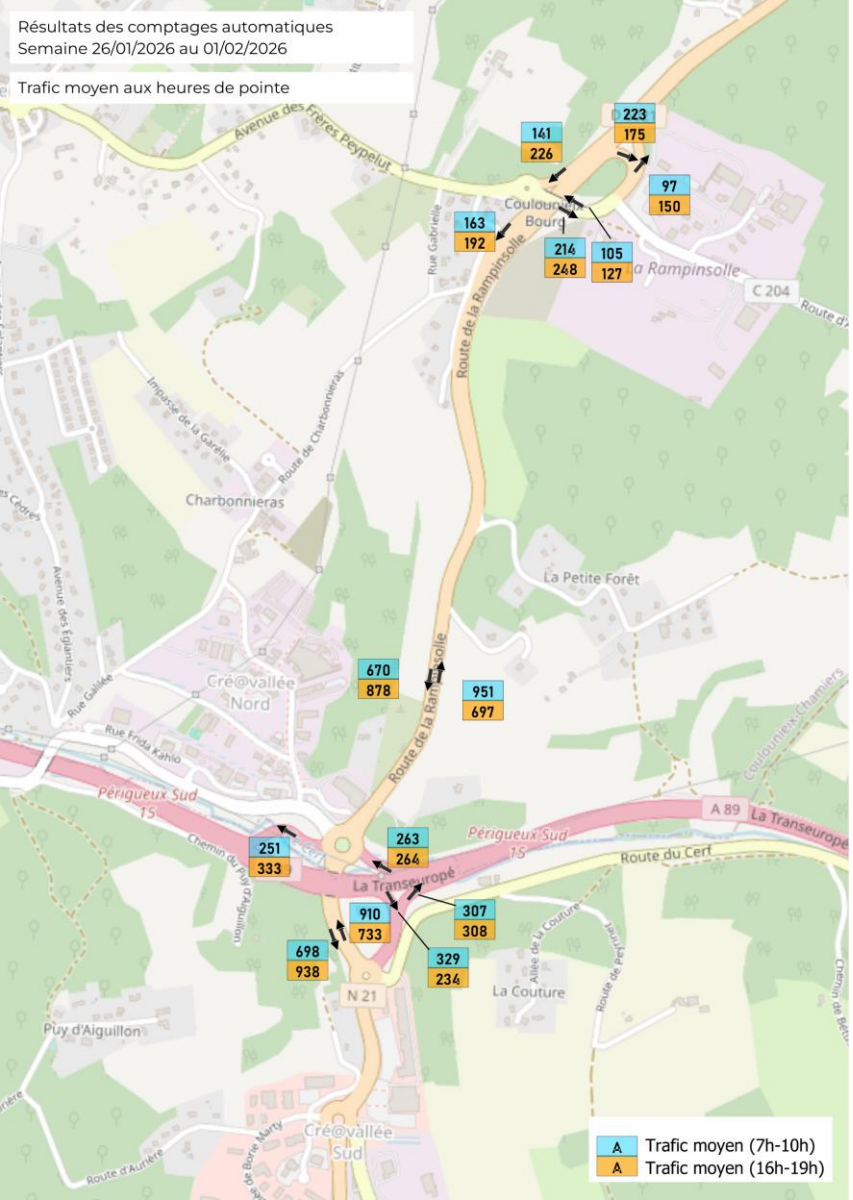
Les comptages automatiques ont été réalisés sur une semaine :
Du 26/01/2026 au 01/02/2026

- Le trafic moyen journalier en jour ouvré (TMJO) le plus important se concentre sur la N21 avec 20 230 véh/j. Les flux sont équivalents dans les deux sens.
    - *Lors des comptages en avril 2024 : le TMJO était de 22 650veh/j*

- La D6021 (Rte de Rampinsolle) comptabilise un peu moins de véhicules avec 19 490 veh/j. Les flux sont également équivalents dans les deux sens.

    - *Lors des comptages en avril 2024 : le TMJO était de 21 021veh/j*

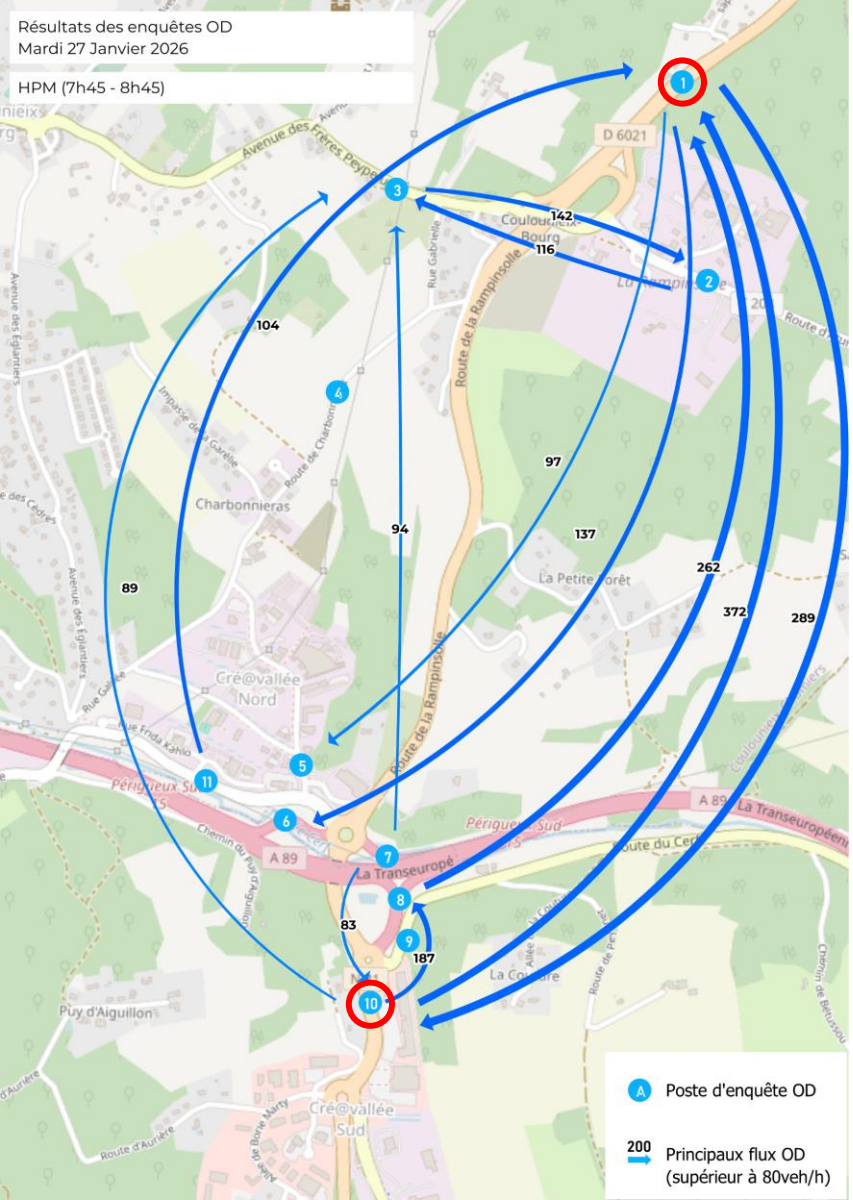
- Le trafic PL est relativement important avec entre 450 et 500 PL / j (tous sens confondus) sur la D6021 et la N21.



- Résultats des comptages automatiques

Les comptages automatiques ont été réalisés sur une semaine :
Du 26/01/2026 au 01/02/2026

- On observe clairement les phénomènes de pendularité Nord < > Sud en lien avec l'agglomération de Périgueux sur la D6021 et la N21 avec des flux plus importants le matin en direction de Périgueux et à l'inverse plus importants le soir en provenance de Périgueux



- Résultats de l'enquête origine-destination (HPM)

A l'heure de pointe du matin, entre 7h45 et 8h45 (somme des flux entrants max) :

Les principaux postes d'entrée du secteur d'étude sont les postes 1 (Périgueux) et 10 (Sud de la N21) avec plus de 800 véhicules entrants chacun.

- Depuis Périgueux, les flux se dirigent principalement vers le Sud de la N21 (35% des flux) ou vers l'entrée de l'A89 en direction de l'Ouest (15%).
- Depuis la N21, les flux se dirigent principalement vers Périgueux (32% des flux) ou vers l'entrée de l'A89 en direction de l'Est (21%) et Créavallée Nord (11%).

Le principal poste de sortie du secteur d'étude est le poste 1 (direction de Périgueux), avec plus de 860 véhicules sortants.

Concernant la zone Créavallée Nord : 400 véhicules s'y rendent lors de l'heure de pointe du matin.

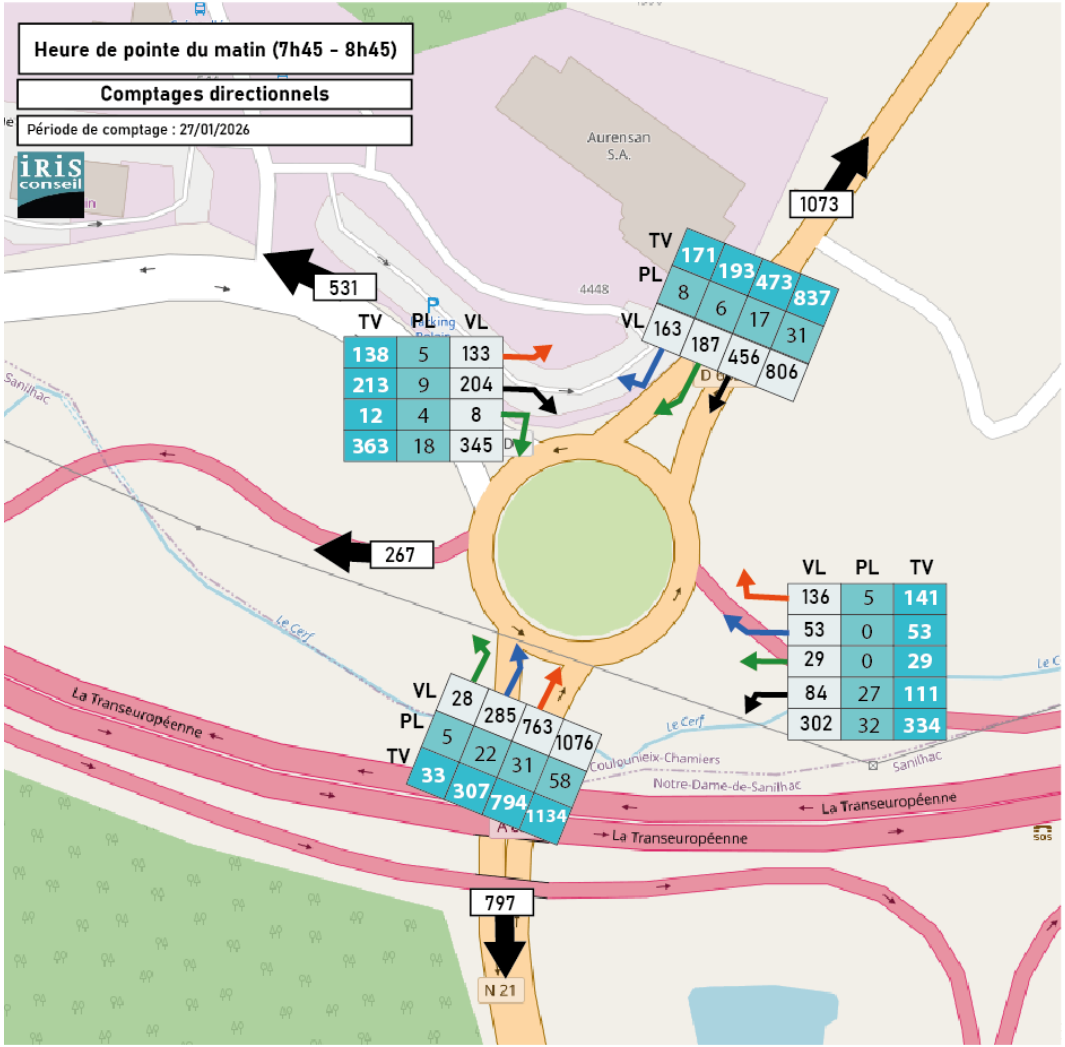
Les flux totaux entrants dans le secteur d'étude sont de 3760 véhicules.

Le matin, une cinquantaine d'usagers en provenance du Poste 1 (Périgueux) empruntent le poste 4 (Rte de Charbonnieras) pour rejoindre la Zone Créavallée Nord.

Matrice (tous véhicules) à l'HPM

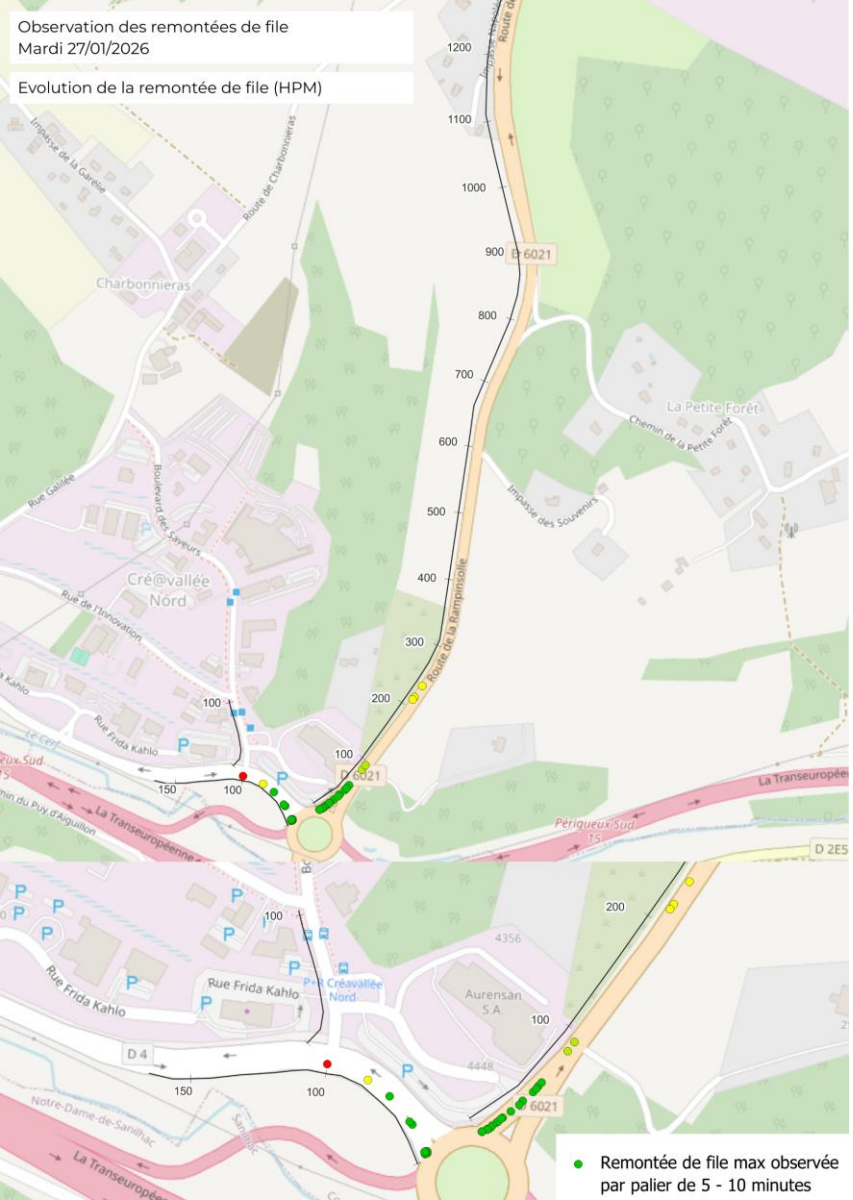
Matrice TV : 7h45-8h45		S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	TOTAL
		1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	
E1	1	7	57	60	48	97	137	39	25	289	63	822
E2	2	9	3	116	7	4	17	0	8	3	1	168
E3	3	65	142	24	43	6	37	24	27	54	0	422
E4	4	8	3	21	1	0	2	0	4	0	0	39
E5	5	14	1	1	0	6	11	25	8	52	35	153
E6	7	12	32	94	3	41	29	2	26	83	12	334
E7	8	262	19	19	0	63	2	0	19	52	21	457
E8	9	9	1	9	0	32	6	12	7	64	25	165
E9	10	372	14	89	0	100	25	187	35	1	66	889
E10	11	104	18	0	0	58	1	66	18	44	2	311
TOTAL		862	290	433	102	407	267	355	177	642	225	3760

- Comptages directionnels au niveau du giratoire du Pont du Cerf (Heure de pointe du matin)



A l'heure de pointe du matin : le total des flux entrants dans le giratoire du Pont du Cerf est de : 2 259 véhicules légers et 139 poids lourds.

En cohérence avec l'analyse des flux OD et des comptages automatiques, les flux routiers se concentrent sur les branches d'entrée de la N21 (1076 véhicules légers entrants) et de la D6021 (806 véhicules légers entrants).



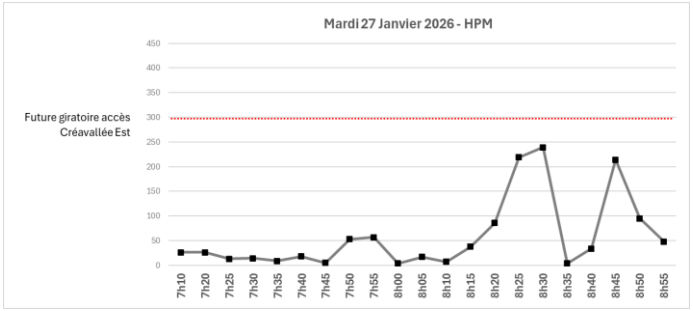
- Observation des remontées de file (HPM)

Des observations terrains ont été réalisées en parallèle des enquêtes OD.

Sur la D6021 – Rte de la Rampinsolle :

- Les véhicules n'ont globalement pas de difficultés à s'insérer dans le giratoire. Sur les deux heures étudiées, il a été observé un léger allongement des remontées de file entre 8h15 et 8h50, sans qu'elles ne soient problématiques. La longueur maximale observée n'a pas dépassé les 300m (future position du giratoire vers Créavallée Est)

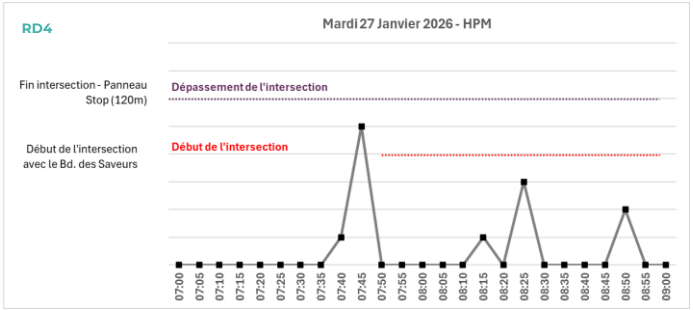
RD6021



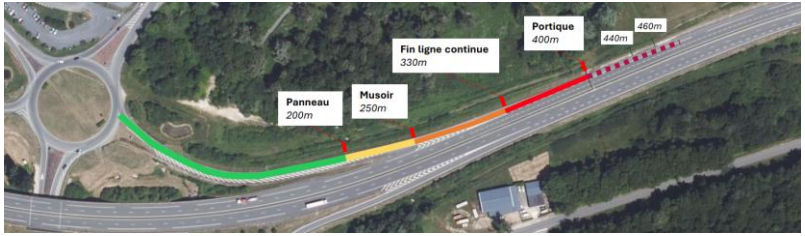
Sur la D4 :

- De même, les véhicules n'ont globalement pas de difficultés à s'insérer dans le giratoire. Sur les deux heures étudiées , il n'a été observé qu'à deux reprises une remontée de file un peu plus longue pouvant atteindre l'intersection avec le Bd. De Saveurs. Ces phénomènes sont très ponctuels et courts et se résorbent rapidement (en moins de 5 minutes).

RD4



- Observation des remontées de file (HPM) – A89

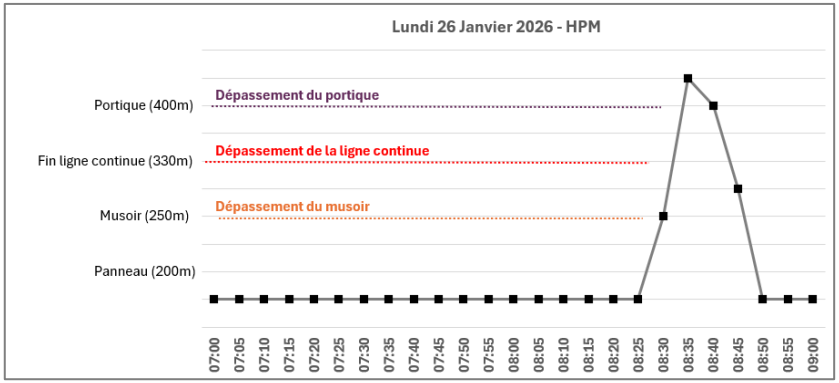


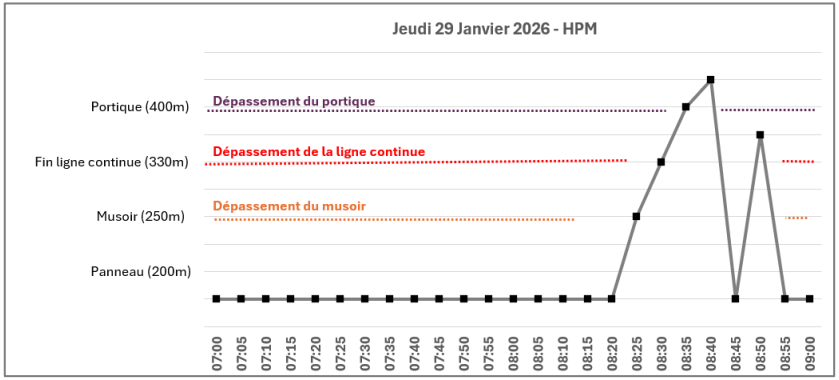
Des observations de remontée de file par caméra vidéo ont été réalisées sur une période d'une semaine sur la branche de sortie de l'A89 en provenance de Brive-La-Gaillarde.

- Sur l'ensemble de la semaine : des perturbations ont été observées lors de deux matins : le lundi 26/01/2026 et le jeudi 29/01/2026.
- Dans les deux cas :
  - les perturbations ont été observées entre 8h20 et 8h50 ;
  - les remontées de file ont dépassé le portique pendant 5 minutes (5 à 6 véhicules arrêtés sur la bande d'arrêt d'urgence)

En dehors de ces deux jours, aucune perturbation significative n'a été observée (le mardi 27/01/2026 pendant moins de 5 minutes la remontée de file a atteint le musoir).

Les flux comptabilisés à l'HPM sur la branche de sortie de l'A89 et sur la N21 en entrée du giratoire étaient plus faibles le mardi que sur le lundi et le jeudi (cf graphiques en annexes). A noter que lors des observations sur une période d'un mois en octobre 2024, le mardi avait systématiquement été congestionnés en revanche.



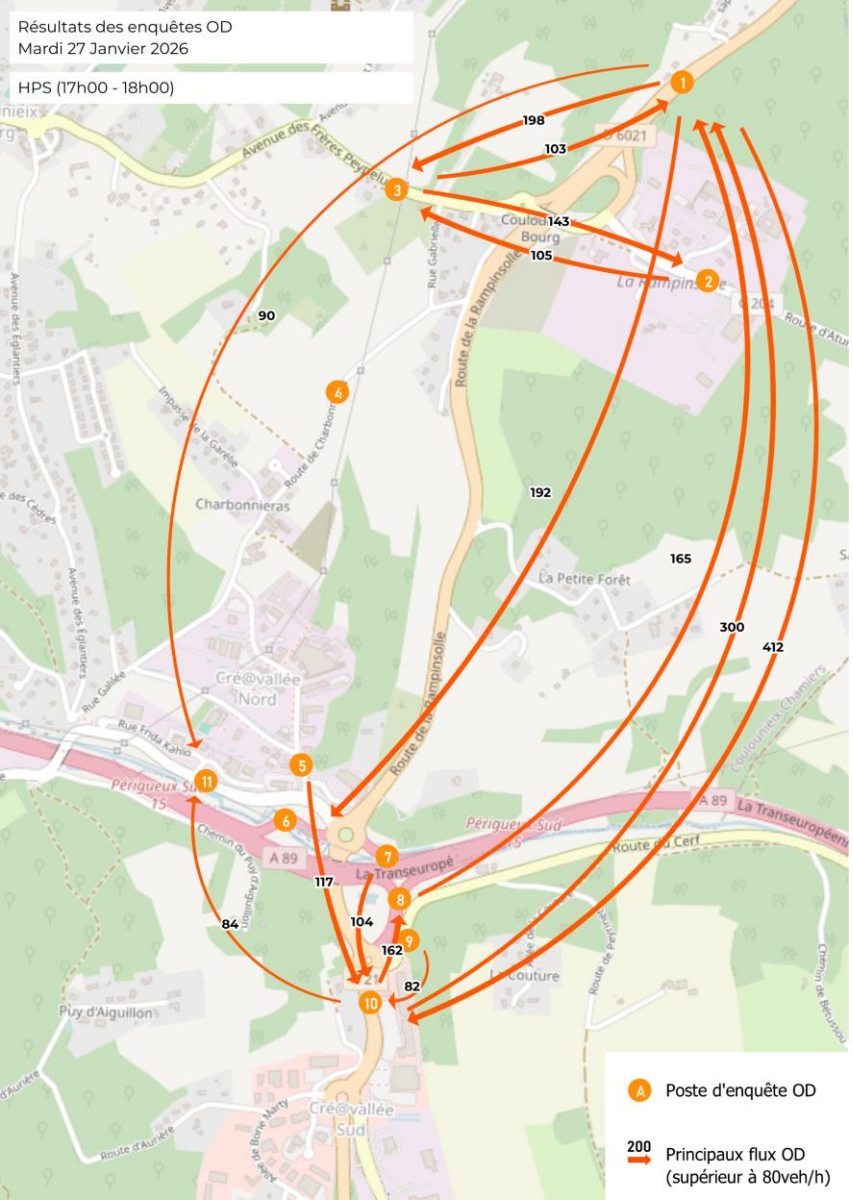




Remontée de file max observée le lundi 26/01/2026



Remontée de file max observée le jeudi 29/01/2026



- Résultats de l'enquête origine-destination (HPS)

A l'heure de pointe du soir, entre 17h00 et 18h00 (somme des flux entrants max) :

Le principal poste d'entrée du secteur d'étude est le poste 1 (Périgueux) avec plus de 1000 véhicules entrants. Pour le poste 10 (Sud de la N21), les flux entrants sont de 780 véhicules.

- Depuis Périgueux, les flux se dirigent principalement vers le Sud de la N21 (39% des flux) ou vers l'entrée de l'A89 en direction de l'Ouest (18%) ou vers Coulounieix (18%).
- Depuis la N21, les flux se dirigent principalement vers Périgueux (38% des flux) ou vers l'entrée de l'A89 en direction de l'Est (20%) et Coulounieix (12%).

Les principaux postes de sortie du secteur d'étude sont également les postes 1 (en direction de Périgueux) et 10 (direction du Sud de la N21), avec plus de 800 véhicules sortants.

Concernant la zone Créavallée Nord : 320 véhicules en sortent lors de l'heure de pointe du soir.

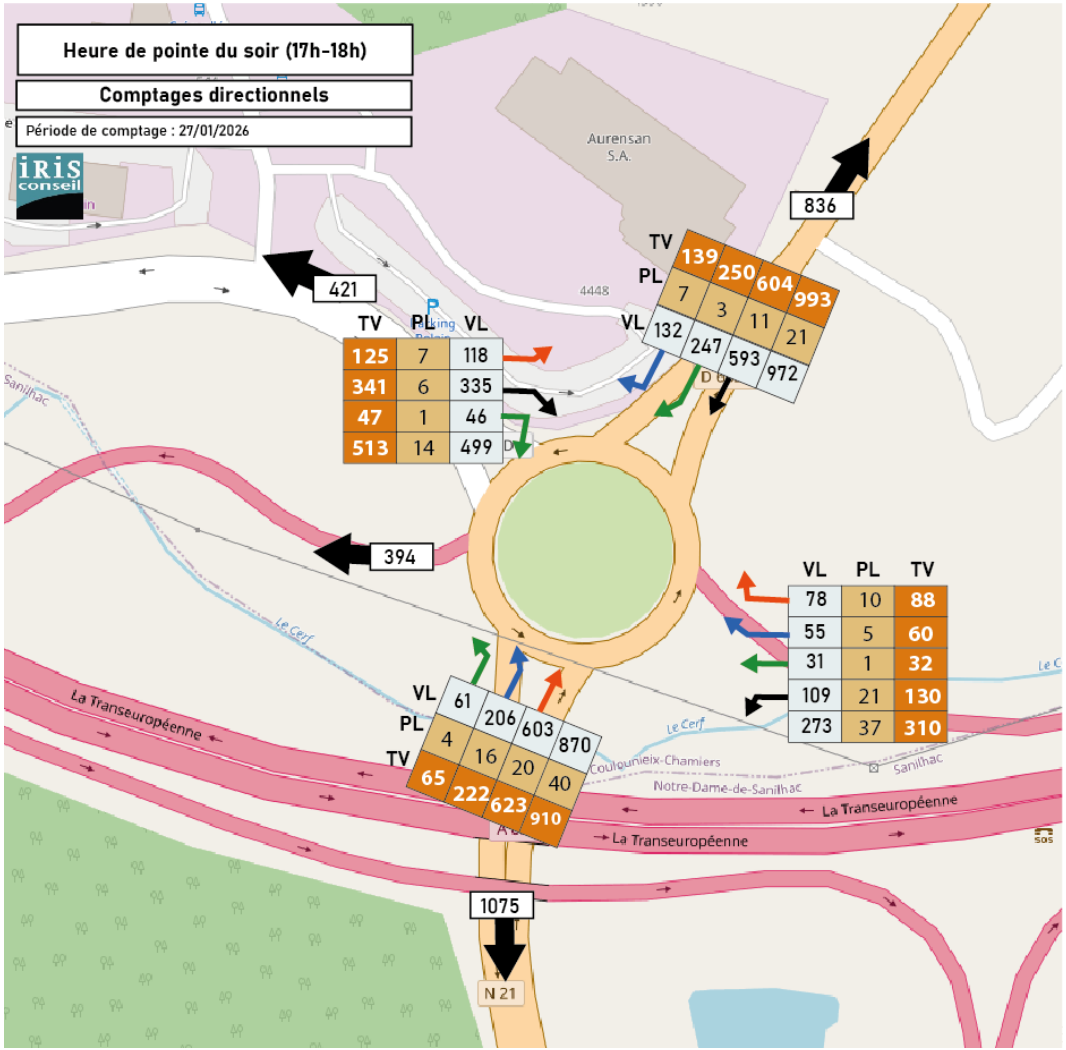
Les flux totaux entrants sont de 3966 véhicules (+ 200 véhicules par rapport à l'heure de pointe du matin).

Le soir, 120 véhicules en provenance de la Rte de Charbonnieras (Poste 4) ont pour destination les postes 1, 2 et 3 (potentiellement des salariés travaillant sur Créavallée Nord évitant ainsi la RD6021.

Matrice (tous véhicules) à l'HPS

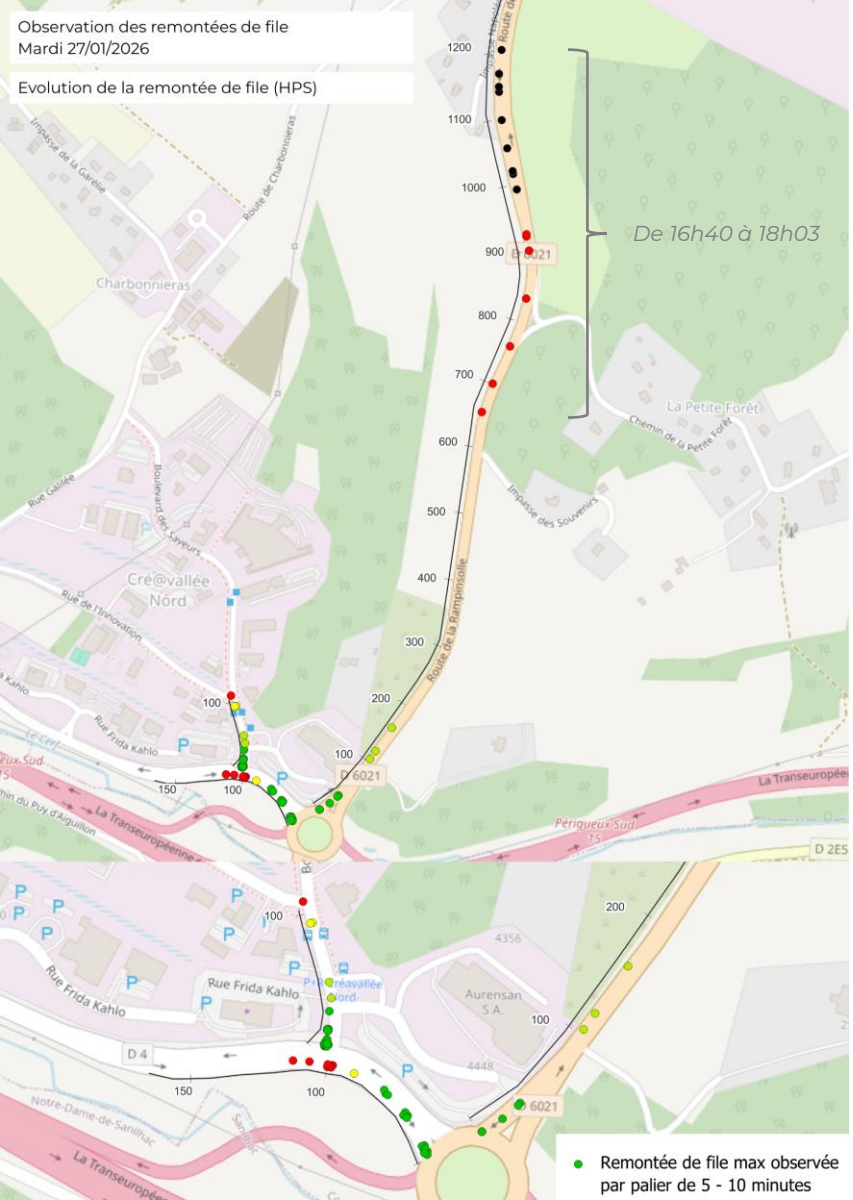
Matrice TV : 17h00 - 18h00		S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	TOTAL
		1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	
E1	1	1	16	198	31	42	192	37	37	412	90	1056
E2	2	37	3	105	9	0	11	5	11	6	3	190
E3	3	103	143	9	35	2	39	10	29	56	2	428
E4	4	44	11	55	2	0	8	0	1	0	0	121
E5	5	53	1	1	3	1	42	54	21	117	27	320
E6	7	24	5	55	4	14	32	1	25	104	46	310
E7	8	165	5	12	0	23	1	1	14	51	7	279
E8	9	27	0	11	0	20	23	12	3	82	38	216
E9	10	300	3	100	0	50	41	162	41	2	84	783
E10	11	66	0	1	0	38	5	59	20	70	4	263
TOTAL		820	187	547	84	190	394	341	202	900	301	3966

- Comptages directionnels au niveau du giratoire du Pont du Cerf (Heure de pointe du soir)



A l'heure de pointe du soir : le total des flux entrants dans le giratoire du Pont du Cerf est de : 2 614 véhicules légers (+ 355 véhicules par rapport à l'HPM) et 112 poids lourds (- 27 PL par rapport à l'HPM).

De même que pour l'HPM, en cohérence avec l'analyse des flux OD et des comptages automatiques, les flux routiers se concentrent sur les branches d'entrée de la N21 (870 véhicules légers entrants) et de la D6021 (972 véhicules légers entrants).



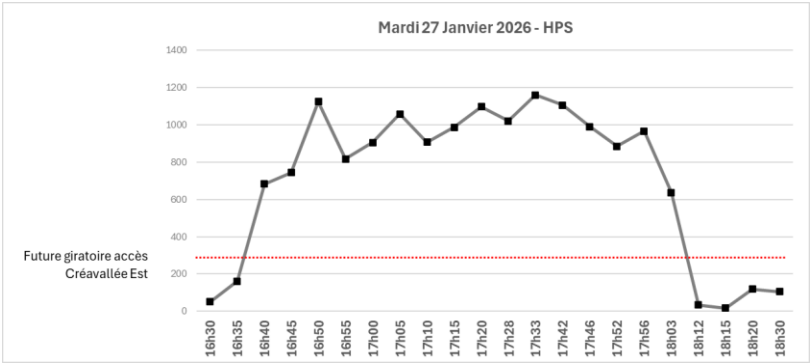
- Observation des remontées de file (HPS)

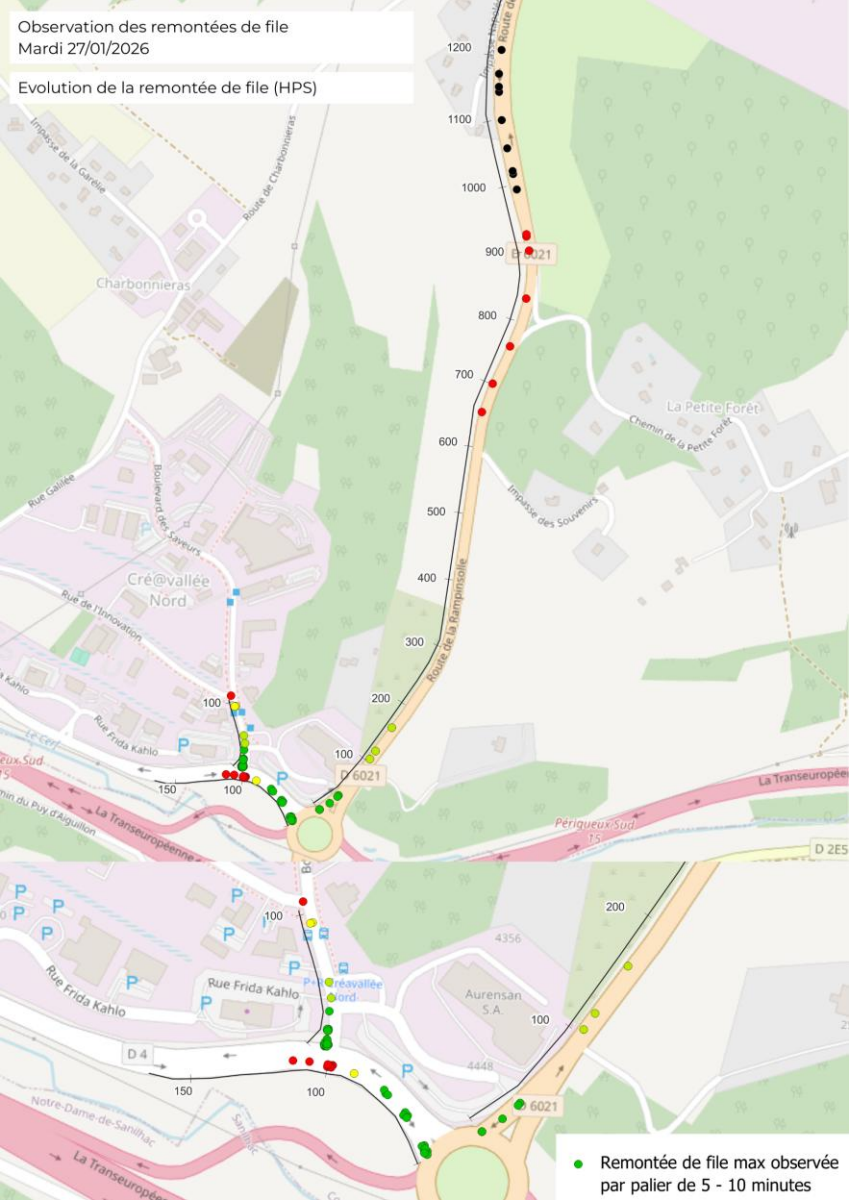
Des observations terrains ont été réalisées en parallèle des enquêtes OD.

Sur la D6021 – Rte de la Rampinsolle:

- Une saturation de la branche d'entrée de la D6021 a été observée dès 16h40 avec des remontées de file dépassant les 300m (future giratoire Créavallée Est). Les remontées observées sont en moyenne de 950m entre 16h40 et 18h, avec un pic observé à 1200m atteignant la fin de la voie d'entrée vers la Rte de Rampinsolle depuis l'Avenue des Frères Peypelut.

- Depuis la fin de cette voie d'insertion, le temps de parcours pour s'insérer dans le giratoire est de 3 min 30 à 4 minutes le soir contre 1 min à 1 min 30 l'heure de pointe du matin.





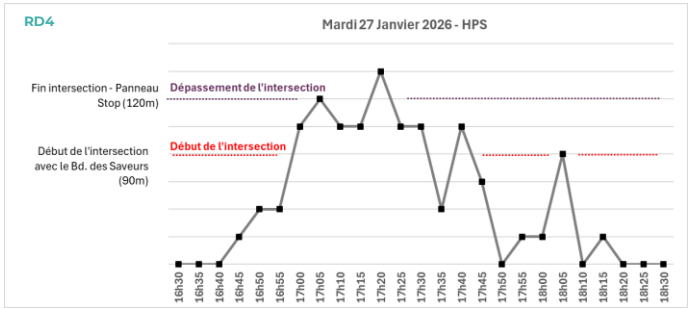
- Observation des remontées de file (HPS)

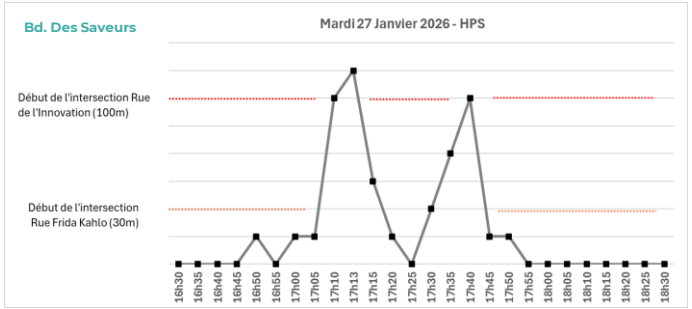
Des observations terrains ont été réalisés en parallèle des enquêtes OD.

Sur la D4 :

- En comparaison de l'heure de pointe du matin, les remontées de file sont plus importantes et atteignent plus régulièrement l'intersection avec le Bd. Des Saveurs. Cette perturbation s'est concentrée sur 40 minutes. Ces remontées de file restent acceptables et les véhicules au départ de l'intersection mettent environ 1 minutes avant de s'insérer dans le giratoire.

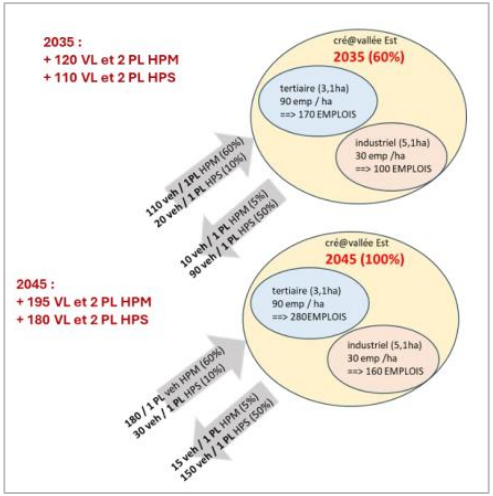
- Cette perturbation a engendré ponctuellement des remontées de file sur le Bd. Des Saveurs (avec sur une période d'environ 1 minutes, une remontée de file maximale observée atteignant l'intersection avec la Rue de l'Innovation).
- En présence de ralentissements, les véhicules sur la D4 ont tendance à ralentir pour permettre l'insertion des véhicules en provenance du Bd. Des Saveurs et éviter les congestions trop importantes.





A.2

Etude de trafic
(Explain, 2025)



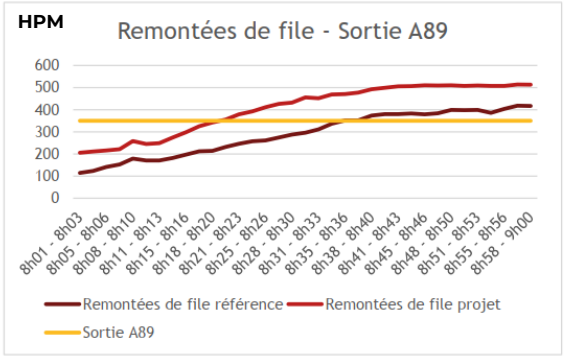


Figure 17 : Remontées de file au cours de l'HPM sur la sortie de l'A89 Nord

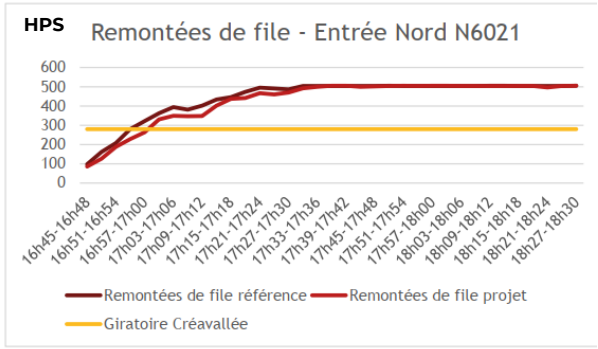


Figure 18 : Remontées de file au cours de l'HPS sud la RN6021 nord-sud

Heure de pointe du matin :

5.1.3 Synthèse des dysfonctionnements observés



L'insertion des flux provenant de la bretelle de sortie de l'A89 dans le sens ouest-est sont gênés à la fois par le fort volume de trafic en provenance de Bergerac sur la RN21 et par les remontées épisodiques sur le barreau de liaison entre les 2 anneaux.

Remontées de file sur la bretelle de sortie de l'A89 est - ouest :
➔A comportement constant par rapport au calage, les véhicules en provenance de la RN21 restent sur la file de droite, venant géner l'insertion dans le giratoire des véhicules provenant de l'A89

Le barreau de RN21 entre les 2 anneaux présente des flux importants proche de sa limite de capacité (proche de 1 300 veh en 2035), occasionnant des remontées qui toutefois ne durent pas dans le temps.

Heure de pointe du soir :

5.2.3 Synthèse des dysfonctionnements

Remontées de file importantes sur la RD6021et la RD4



A.3

Etude d'impact de la création de la Clinique
(Iris Conseil, 2022)

LE GRAND Périgueux
Communauté d'Agglomération

iris Conseil

Génération de trafic estimé pour la Clinique

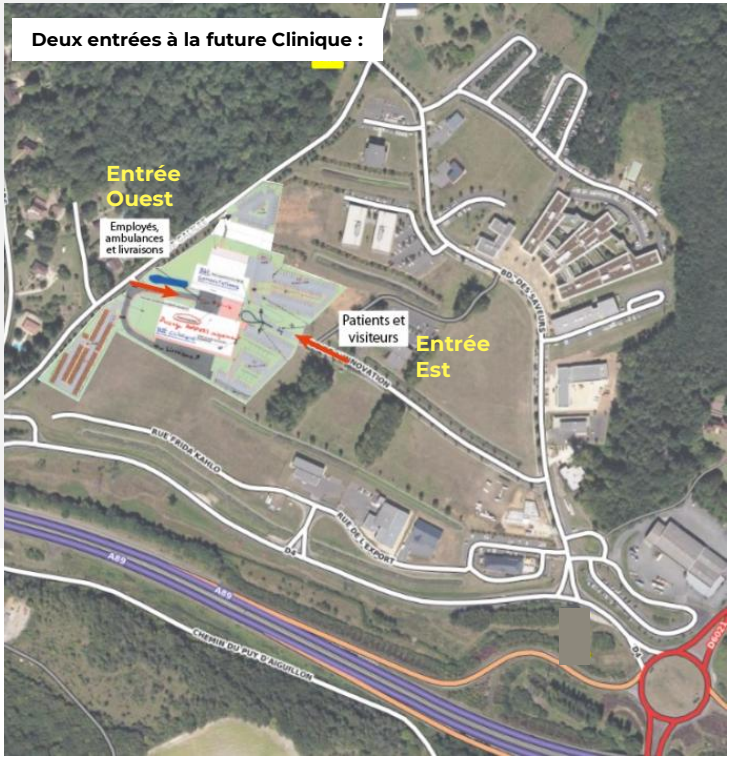
→ **Création d'emplois**

Le projet de clinique induirait un trafic supplémentaire réparti entre **employés**, **patients, visiteurs** et **livraison** définis comme tel par la maîtrise d'ouvrage :

	TOTAL				
	entrées Est	sorties Est	entrées Ouest	sorties Ouest	
06h-07h	2	0	20	5	
07h-08h	2	0	61	11	
08h-09h	98	0	204	84	HPM
09h-10h	81	80	87	87	
10h-11h	80	80	88	88	
11h-12h	79	80	82	82	
12h-13h	31	95	127	127	
13h-14h	77	15	52	52	
14h-15h	82	82	85	85	
15h-16h	81	83	77	77	
16h-17h	81	99	121	121	
17h-18h	81	81	72	87	HPS
18h-19h	2	90	41	91	
19h-20h	0	53	26	146	
20h-21h	0	12	0	0	

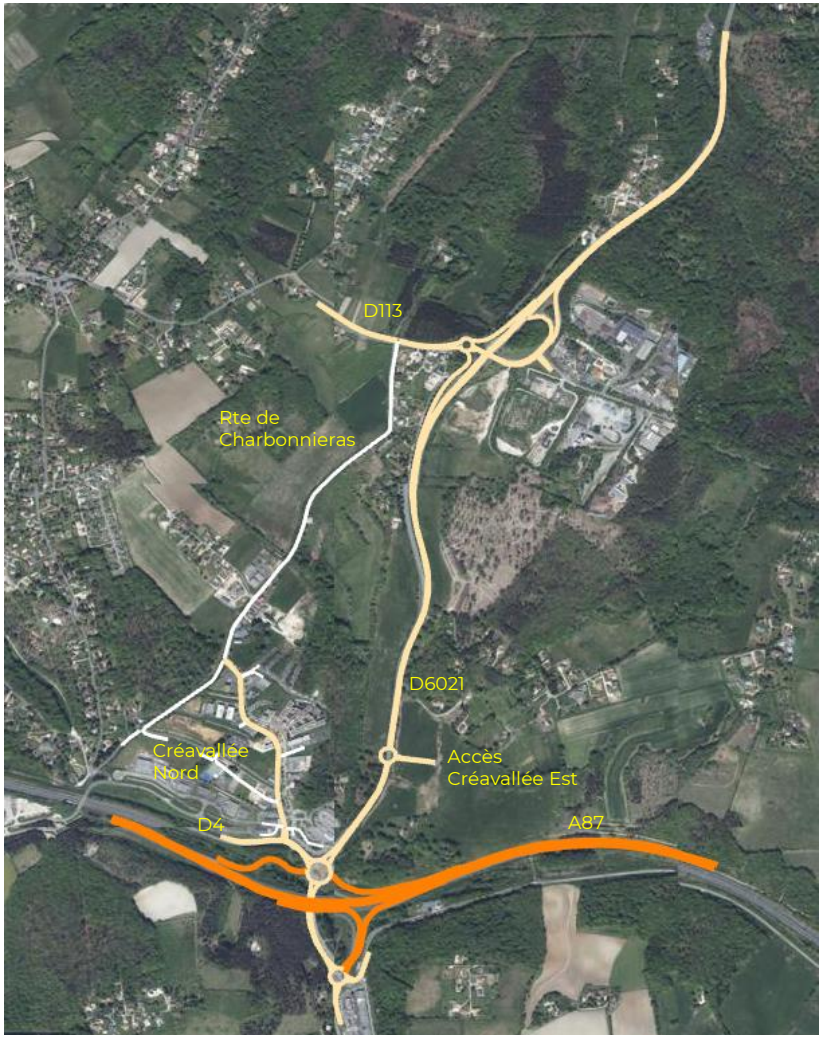
Les heures non affichées ci-dessous sont celles pour lesquels le nombre d'entrées et sorties générées est nul.

Dans la suite de l'étude, l'impact du projet de la clinique sera observé **aux heures de pointe** de la journée.



B

SIMULATION
SITUATION SANS PROJET



Le modèle de trafic utilisé sur le logiciel Aimsun est le même que celui utilisé sur la précédente étude de trafic réalisée concernant l'impact de la création de Créavallée Est.

Le modèle a ici été complété pour intégrer la Zone de Créavallée Nord qui n'avait pas été modélisée et sa connexion via la Rte de Charbonnieras à la D113.

Les résultats présentés sont issus de la moyenne de 10 réplications.

B.1

Simulation 2026

- Calage du modèle

Le calage du modèle est une étape fondamentale dans le processus de sa réalisation. En effet, le niveau de calage permet d'obtenir une vision plus ou moins réaliste de la situation.

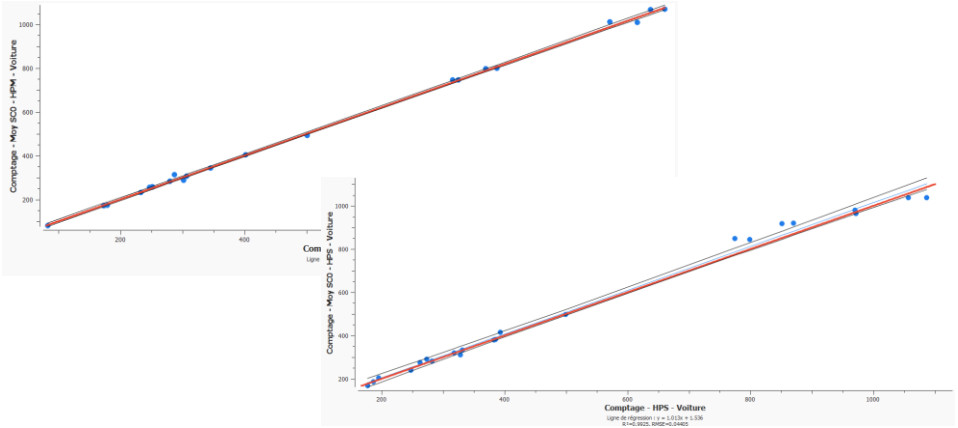
Une vérification des trafics sur le réseau a été effectuée de manière à se rapprocher le plus possible des trafics réels (mouvements directionnels).

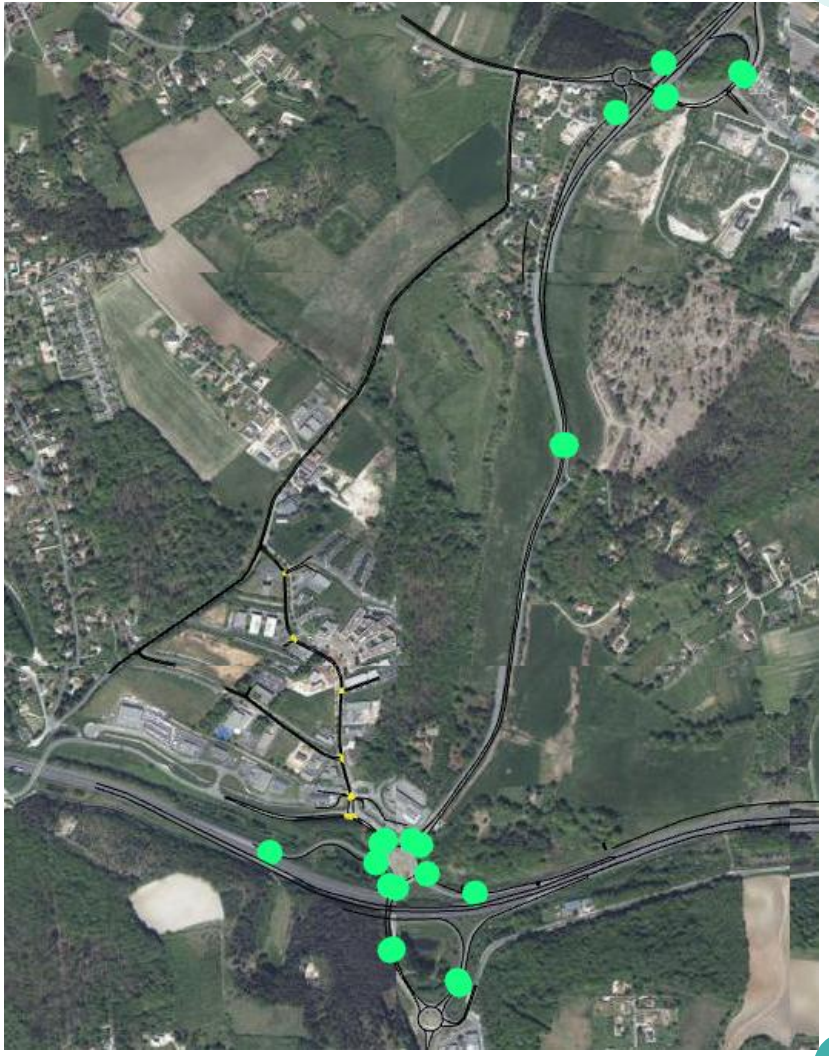
- La corrélation est correcte si R^2 est proche de 1.
- Le GEH est une donnée statistique permettant de comparer les volumes de trafic simulés par le modèle avec les trafics réels comptabilisés par les comptages. On considère qu'un modèle est correctement ajusté si :
  - 80% des GEH est inférieur à 5
  - 100% des GEH est inférieur à 10

A l'heure de pointe du matin (HPM) et du soir (HPS), l'ensemble des détecteurs ont un GEH sont inférieurs 3.

A l'heure de pointe du matin et du soir, le R^2= 0,99

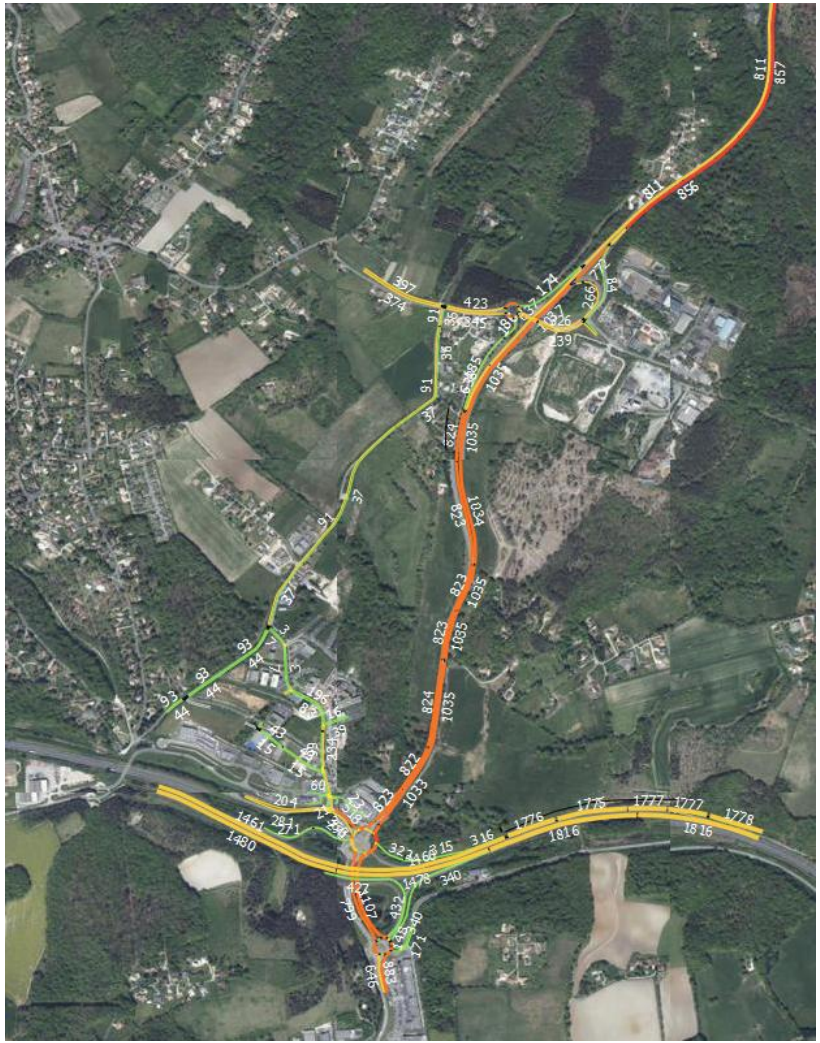
Ainsi, on peut considérer que le modèle à l'HPM et l'HPS est correctement ajusté et représentatif de la situation actuelle en termes de flux de trafic.





GEH < 5

- 2025 - Débits simulés à l'heure de pointe du matin



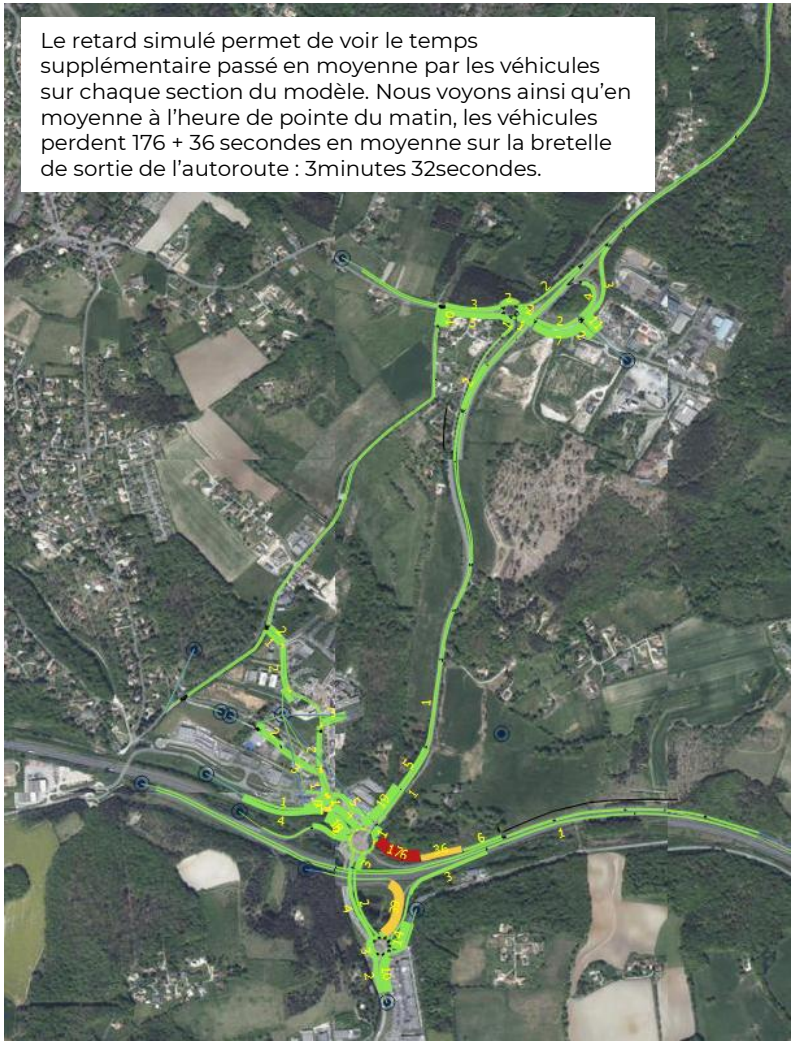
En cohérence avec les résultats de l'enquête et des observations, les principaux flux se concentrent sur la D6021 et la N21, avec des flux plus importants dans le sens Sud → Nord

Une partie des flux en provenance du nord empruntent la route de Charbonnieras pour à priori accéder à Créavallée Nord (90 veh).

La couleur varie en fonction du débit simulés par rapport à la capacité de la voie

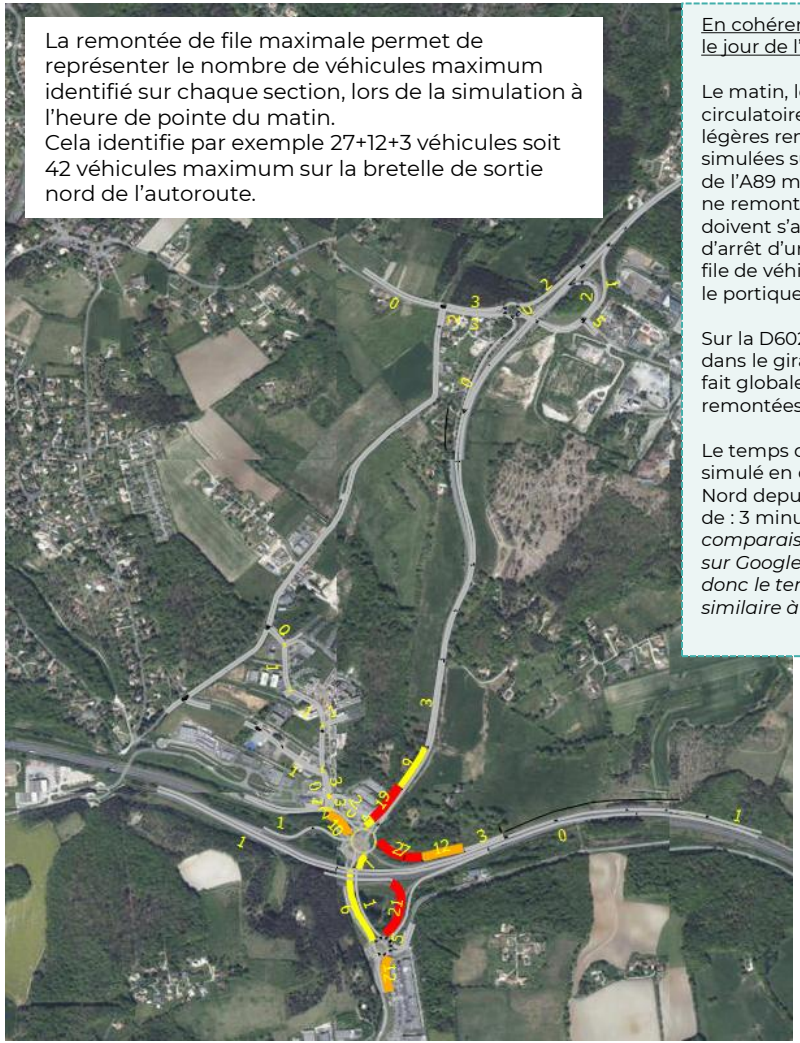
- 2025 – Congestions et retard simulés à l'heure de pointe du matin

Le retard simulé permet de voir le temps supplémentaire passé en moyenne par les véhicules sur chaque section du modèle. Nous voyons ainsi qu'en moyenne à l'heure de pointe du matin, les véhicules perdent 176 + 36 secondes en moyenne sur la bretelle de sortie de l'autoroute : 3minutes 32secondes.



Retard simulé en seconde

La remontée de file maximale permet de représenter le nombre de véhicules maximum identifié sur chaque section, lors de la simulation à l'heure de pointe du matin.
Cela identifie par exemple 27+12+3 véhicules soit 42 véhicules maximum sur la bretelle de sortie nord de l'autoroute.



Remontée de file maximale (nb de véhicules)

<u>En cohérence avec les observations le jour de l'enquête :</u>

Le matin, le fonctionnement circulatoire est satisfaisant. De légères remontées de file sont simulées sur la branche de sortie de l'A89 mais sans que les véhicules ne remontent sur l'autoroute et ne doivent s'arrêter sur la bande d'arrêt d'urgence (les remontées de file de véhicules n'ont pas dépassé le portique le jour de l'enquête).

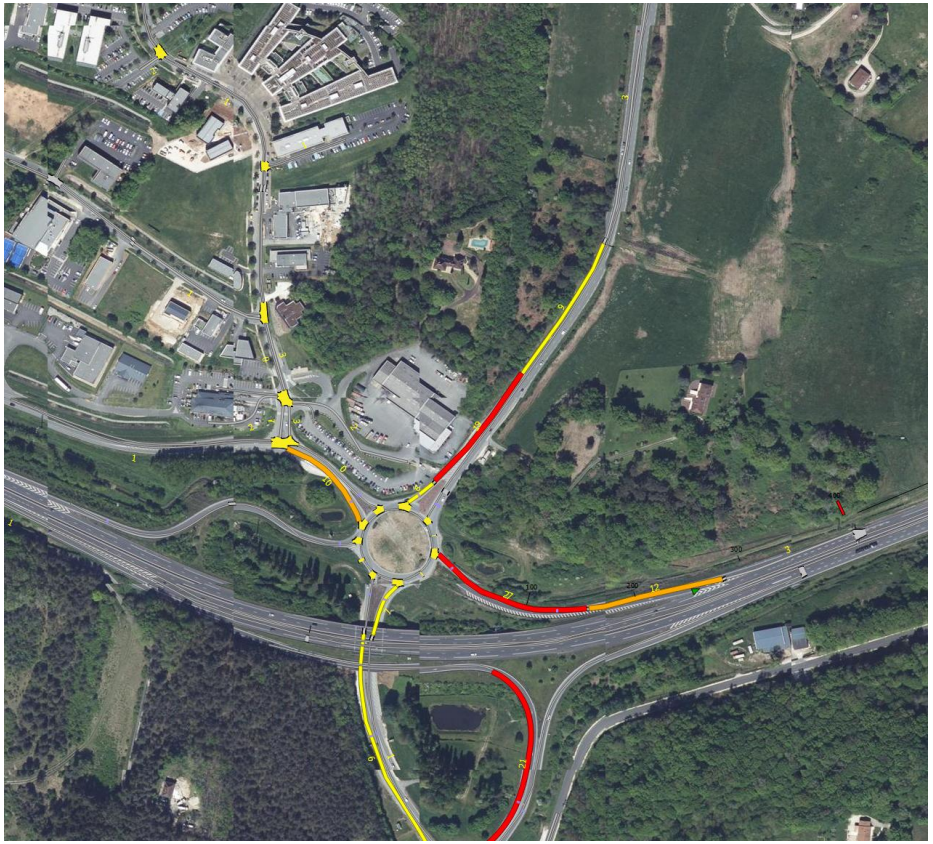
Sur la D6021 et la D4, l'insertion dans le giratoire du Pont du Cerf se fait globalement facilement, les remontées de file sont faibles.

Le temps de parcours moyen simulé en direction vers Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de : 3 minutes. *A titre de comparaison le temps de parcours sur Google Maps est de 4 minutes, donc le temps de parcours est similaire à la réalité.*

Zoom Giratoire du Pont du Cerf

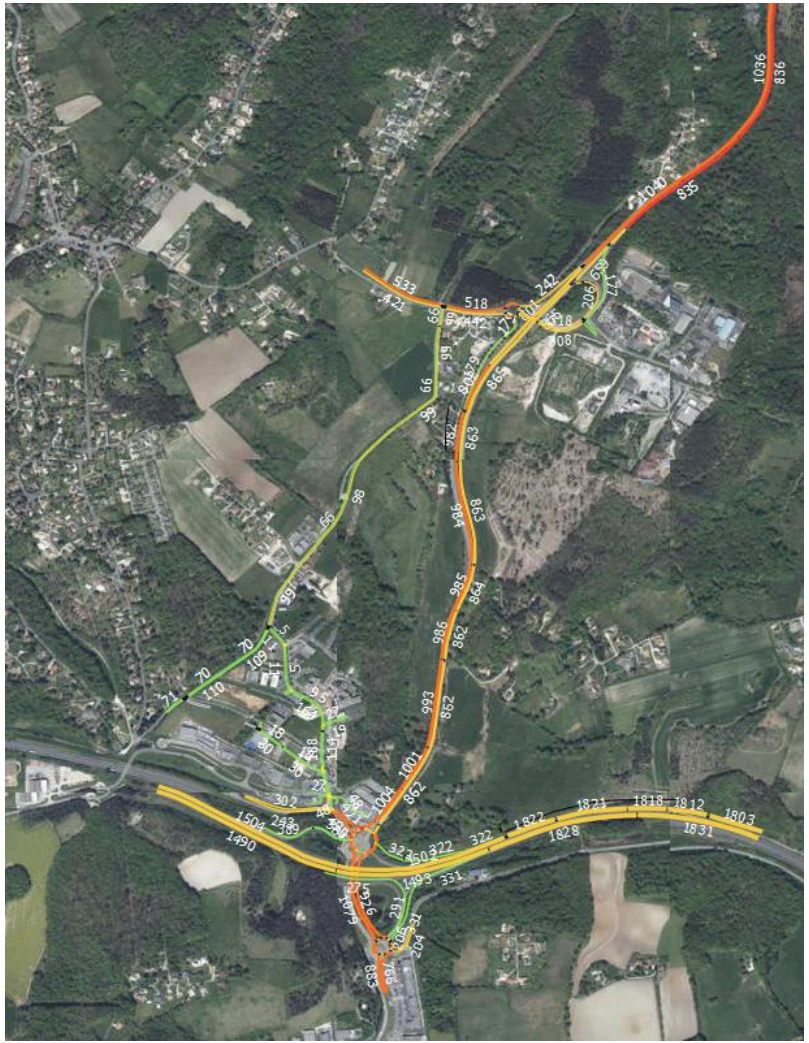


Retard simulé en seconde



Remontée de file maximale en nombre de véhicules

- 2025 - Débits simulés à l'heure de pointe du soir

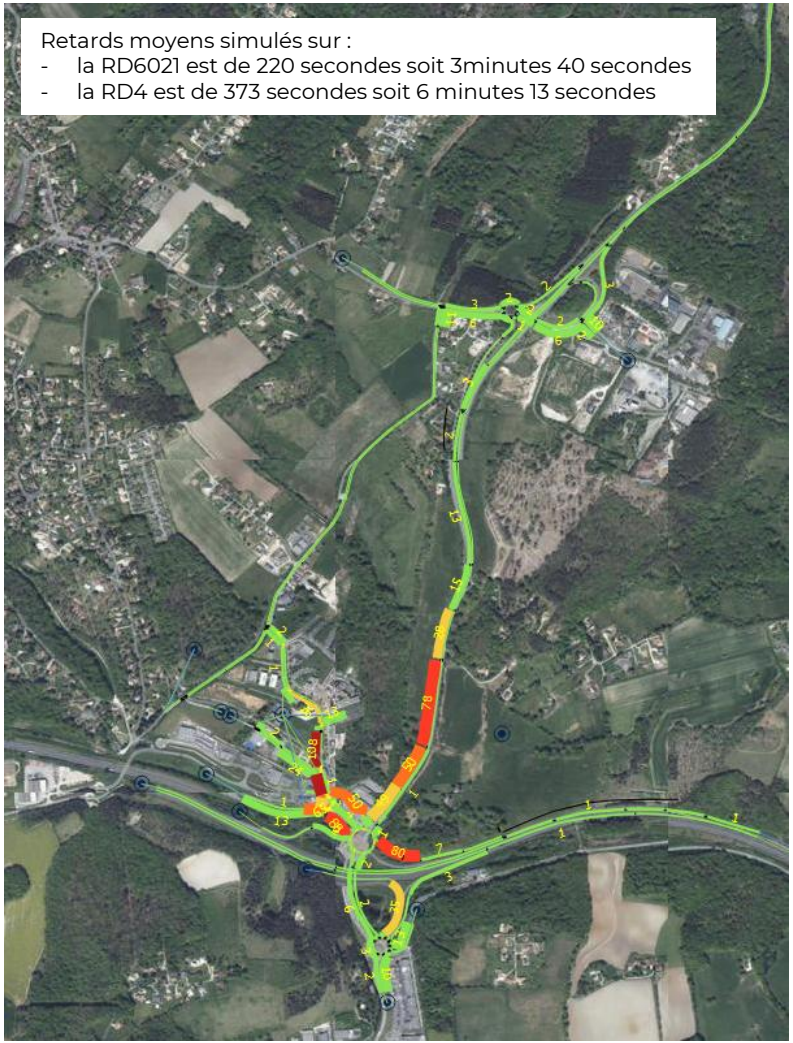


En cohérence avec les résultats de l'enquête et des observations, les principaux flux se concentrent sur la D6021 et la N21, avec des flux plus importants dans le sens Nord → Sud

Une partie des flux en direction de Créavallée Nord empruntent la route de Charbonnieras pour continuer vers le nord (D113 ou vers Périgueux) (env 100 veh).

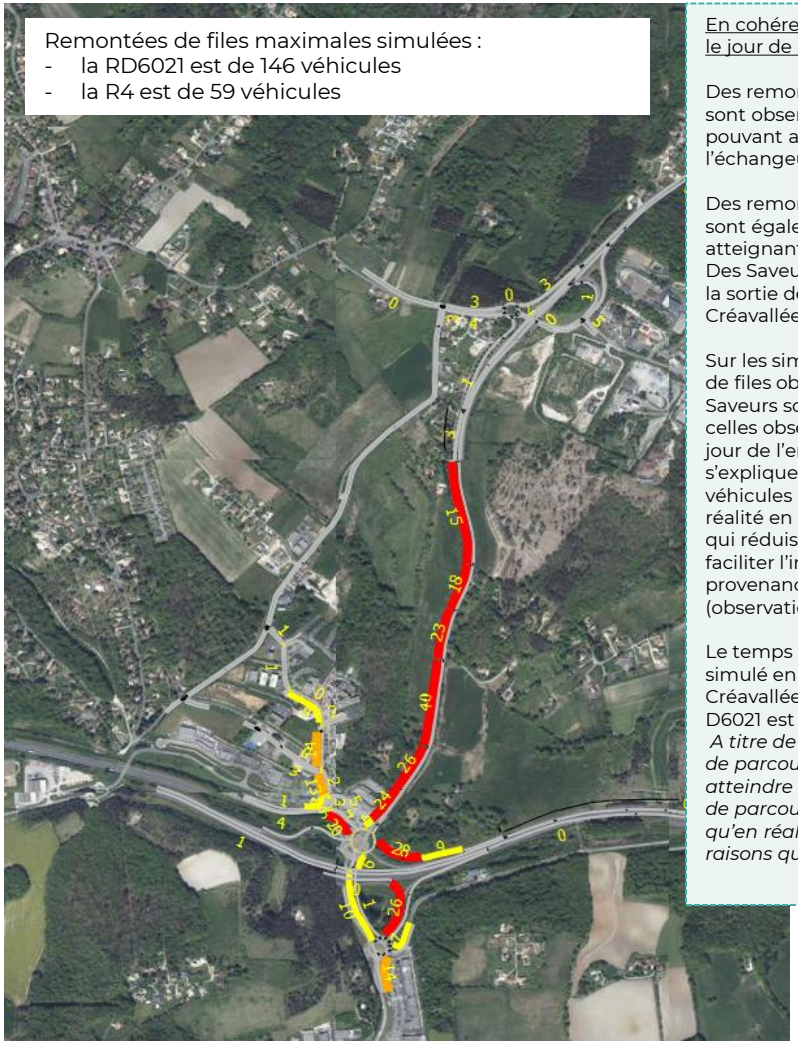
- 2025 - Débits simulés à l'heure de pointe du soir

Retards moyens simulés sur :
- la RD6021 est de 220 secondes soit 3minutes 40 secondes
- la RD4 est de 373 secondes soit 6 minutes 13 secondes



Retard simulé en seconde

Remontées de files maximales simulées :
- la RD6021 est de 146 véhicules
- la R4 est de 59 véhicules



Remontée de file maximale en nombre de véhicules

En cohérence avec les observations le jour de l'enquête :

Des remontées de files très longues sont observées sur la D6021, pouvant atteindre la fin de l'échangeur avec la D113.

Des remontées de file sur la D4 sont également observées atteignant l'intersection avec le Bd. Des Saveurs bloquant /ralentissant la sortie des véhicules depuis Créavallée Nord vers la D4.

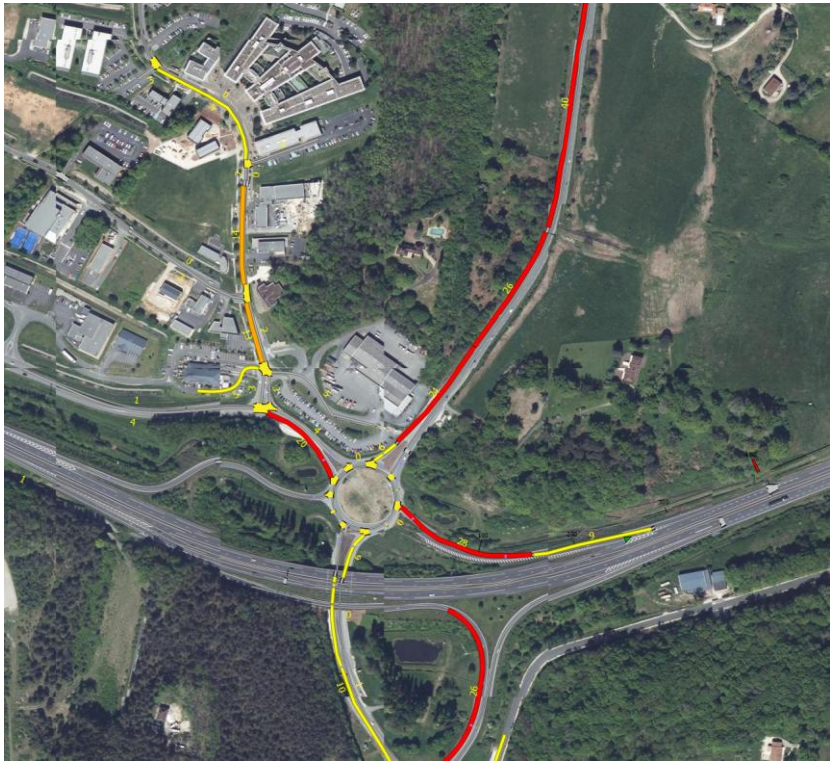
Sur les simulations, les remontées de files observées sur le Bd. Des Saveurs sont plus importantes que celles observées sur le terrain le jour de l'enquête : cela pourrait s'expliquer par la présence de véhicules plus coopérant dans la réalité en provenance de la D4 et qui réduisent leur vitesse pour faciliter l'insertion des véhicules en provenance du Bd. Des Saveurs (observations le jour de l'enquête)

Le temps de parcours moyen simulé en direction depuis Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de : 8 minutes 30.
A titre de comparaison le temps de parcours sur Google Maps peut atteindre 6 minutes, donc le temps de parcours simulé est plus long qu'en réalité (pour les mêmes raisons que celles citées ci-dessus).

Zoom Giratoire du Pont du Cerf



Retard simulé en seconde



Remontée de file maximale en nombre de véhicules

B.2

Simulation 2035 et 2045

- L'estimation des évolutions de trafic à horizon 2035 et 2045 reposent sur des hypothèses présentées et développées lors de précédentes études réalisées sur le secteur.

  - **Impact de la création de Créavallée Est** *(hypothèse étude Explain, 2025)*

	HPM 2035		HPS 2035		HPM 2045		HPS 2045	
	Entrants	Sortants	Entrants	Sortants	Entrants	Sortants	Entrants	Sortants
Créavallée Est	110 VL 1 PL	10 VL 1 PL	20 VL 1 PL	90 VL 1 PL	180 VL 1 PL	15 VL 1 PL	30 VL 1 PL	150 VL 1 PL

  - **Impact de la création de la Clinique sur Créavallée Nord (2035 et 2045)** *(hypothèse étude IRIS Conseil, 2022)*

	HPM		HPS	
	Entrants	Sortants	Entrants	Sortants
Entrée Est (patients, visiteurs	98	0	81	81
Entrée Ouest (personnels, ambulance)	204	84	72	87

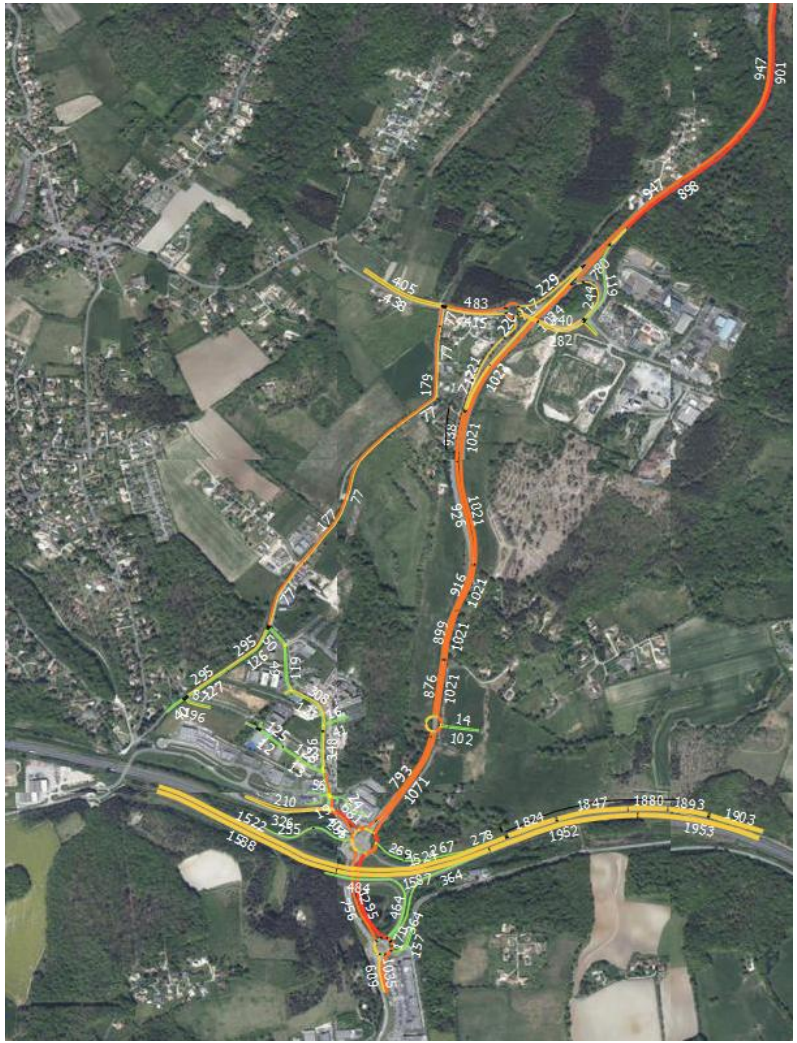
  - **Tendance d'évolution globale des trafics** *(hypothèse étude Explain, 2025)*
    - La tendance d'évolution ici se base sur les projections de la Stratégie Nationale Bas Carbone – *Scénario Avec Mesures Existantes :*

	2025 - 2030	2030 - 2045
Véhicules légers	+ 0,4% / an	+0,6% / an
Poids lourds	+1,8%/an	+1,7%/an

- **L'hypothèse globale d'évolution des trafics qui comprend une tendance croissante des trafics globaux en complément de l'implantation de Créavallée Est et de la future Clinique implique une forte augmentation des trafics sur le périmètre d'étude à horizon 2035 / 2045**
- Les flux supplémentaires générés ont été répartis selon les mêmes proportions que les flux entrants / sortants globaux issus de l'enquête OD.

2035

- 2035 - Débits simulés à l'heure de pointe du matin



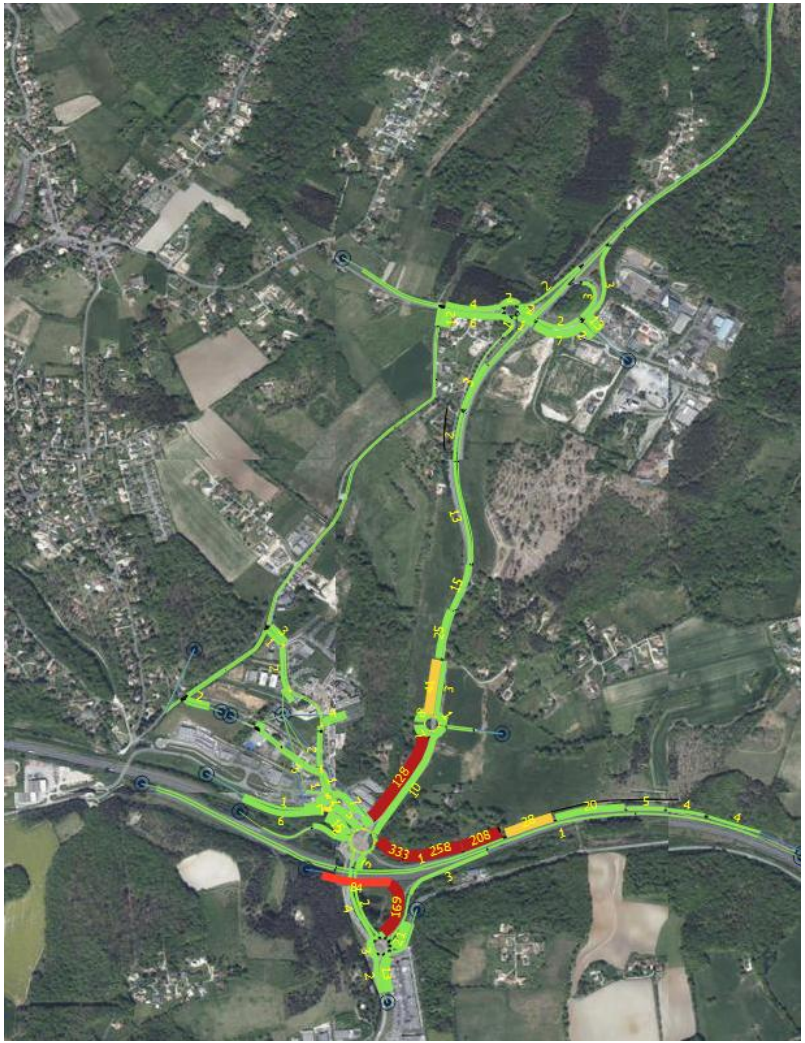
Débits simulés

Les générations de trafics impliquent une augmentation globale des trafics sur le secteur.

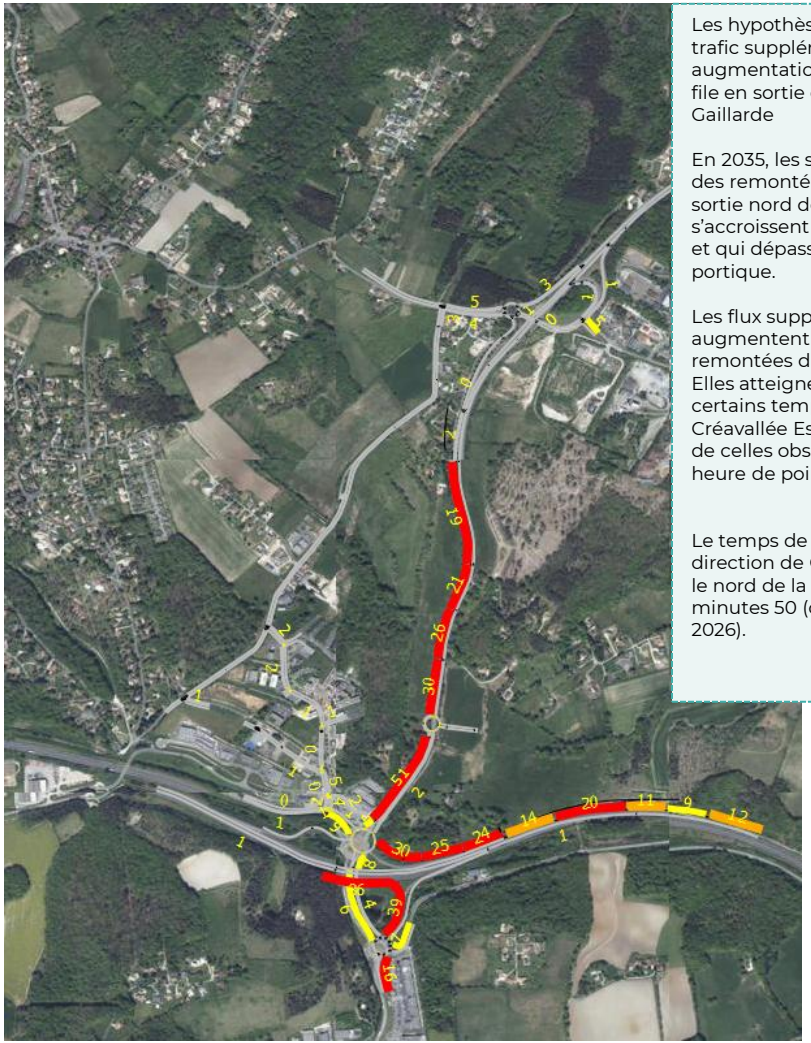
A horizon 2035, Créavallée Est attire déjà une centaine de véhicules à l'heure de pointe du matin.
La Clinique génère également des flux supplémentaires : à noter que pour l'accès côté Ouest de la Clinique, les flux en provenance du Nord privilégient la Rte de Charbonnieras.

Pour la comparaison de la situation actuelle aux situations futures, la même répartition entre usagers qui empruntent la Rte de Charbonnieras ou les usagers qui empruntent la D4 pour se diriger vers le nord du périmètre ou inversement a été appliquée sur les flux générés.

- 2035 – Retards et file d'attente simulés à l'heure de pointe du matin



Retard simulé en seconde



Remontée de file maximale (nb de véhicules)

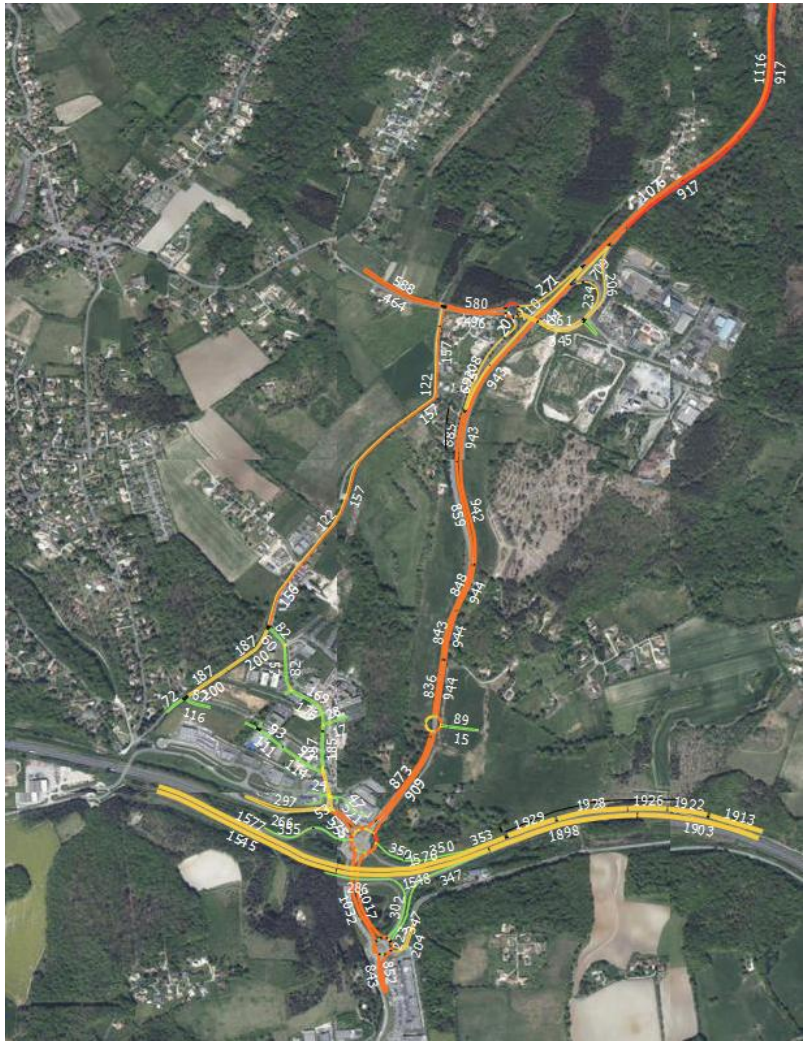
Les hypothèses de générations de trafic supplémentaire génèrent une augmentation des remontées de file en sortie de l'A89 depuis Brive la Gaillarde

En 2035, les simulations indiquent des remontées de file sur la voie de sortie nord de l'autoroute qui s'accroissent sur l'heure de pointe et qui dépasse rapidement le portique.

Les flux supplémentaires augmentent également les remontées de file sur la D6021. Elles atteignent à partir d'un certains temps le futur giratoire de Créavallée Est. Elles sont de l'ordre de celles observées aujourd'hui en heure de pointe du soir.

Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de : 6 minutes 50 (contre 3 minutes en 2026).

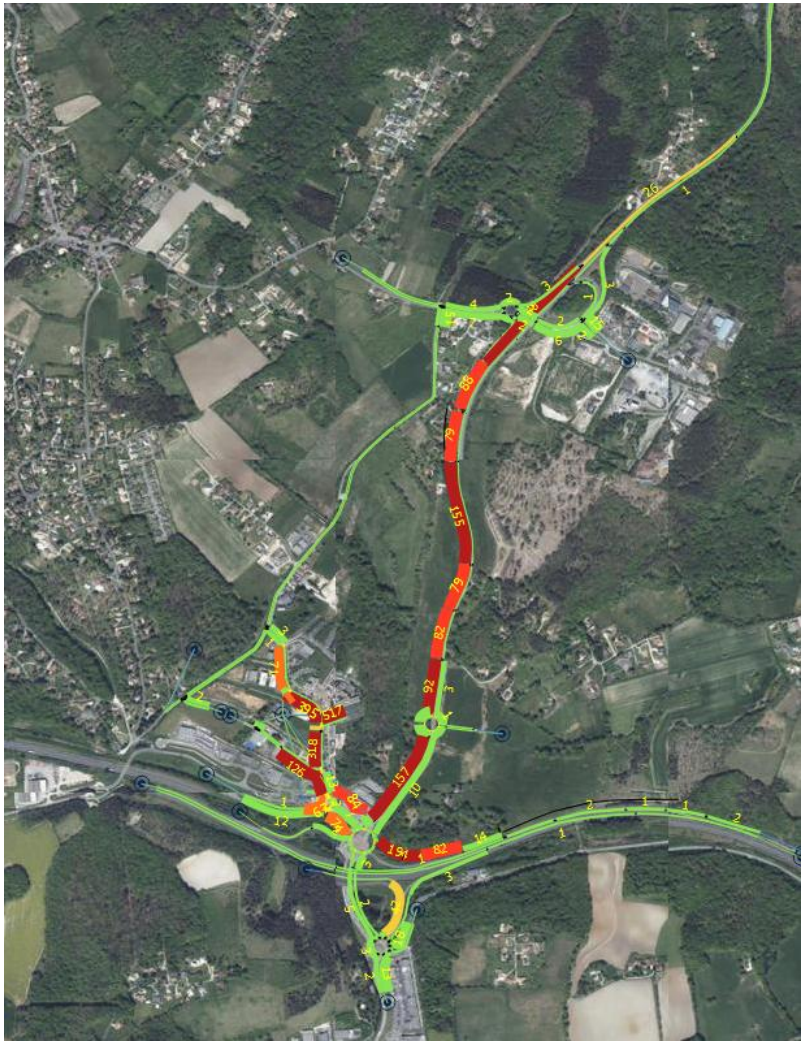
- 2035 - Débits simulés à l'heure de pointe du soir



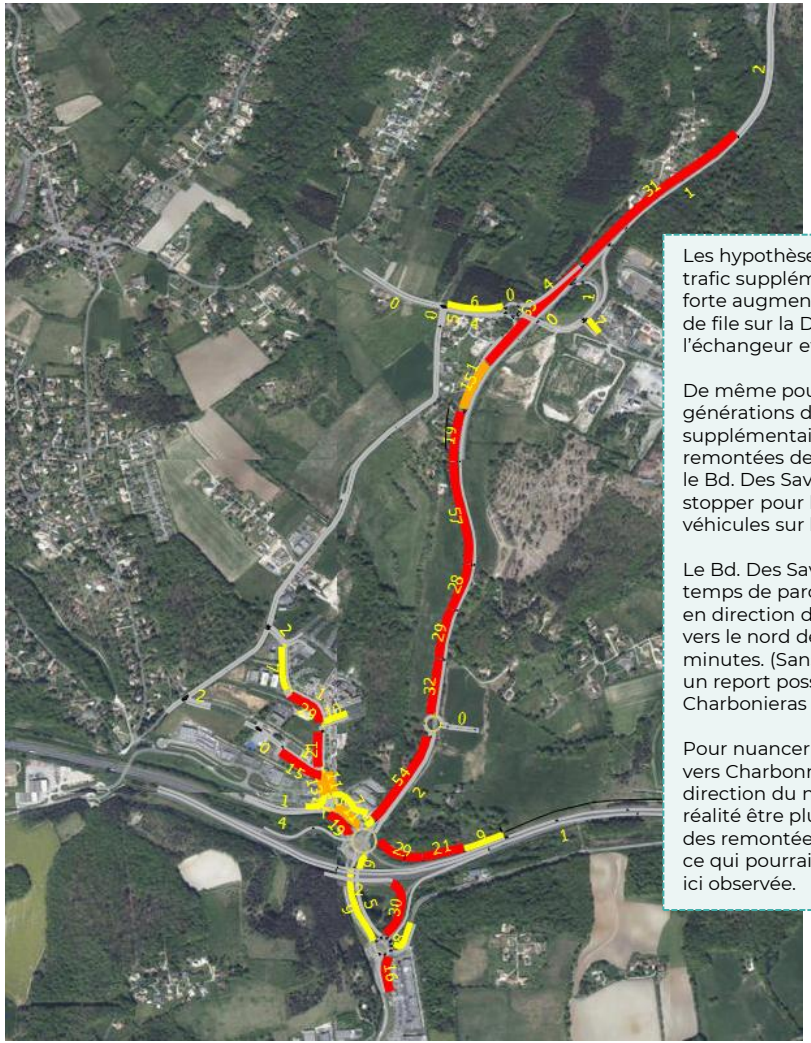
Débits simulés

Les générations de trafics impliquent une augmentation globale des trafics sur le secteur.

A horizon 2035, Créavallée Est génère 90 véhicules à l'heure de pointe du soir.
La Clinique génère également des flux supplémentaires : à noter que pour l'accès côté Ouest de la Clinique, les flux en direction du Nord privilégient également la Rte de Charbonnieras.



Retard simulé en seconde



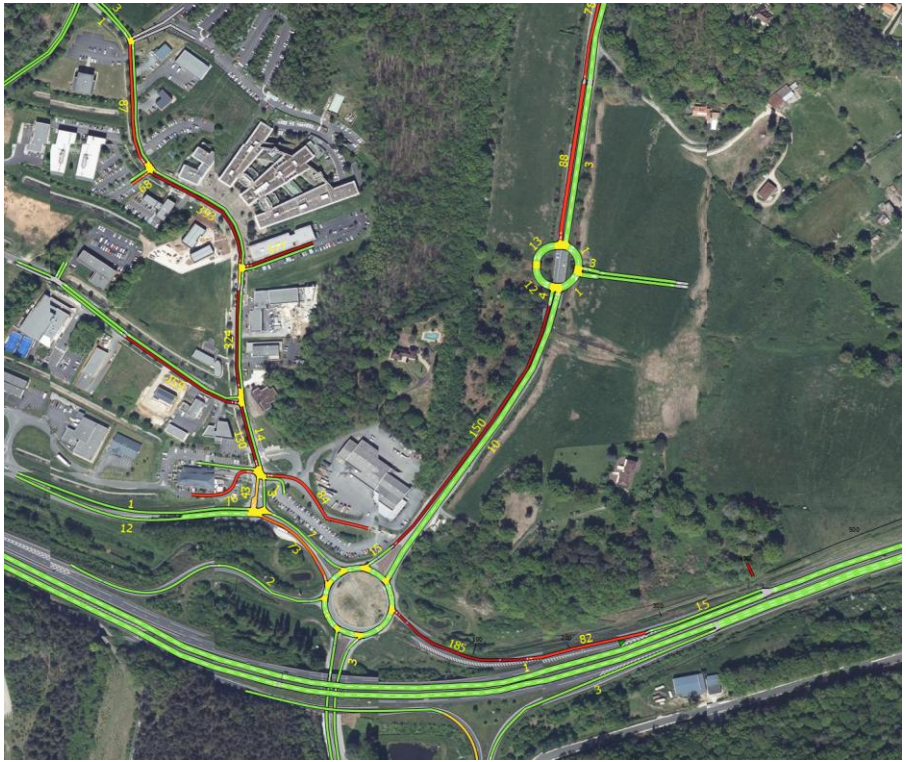
Remontée de file maximale (nb de véhicules)

Les hypothèses de générations de trafic supplémentaire génèrent une forte augmentation des remontées de file sur la D6021 dépassant l'échangeur et le pont avec la D113.

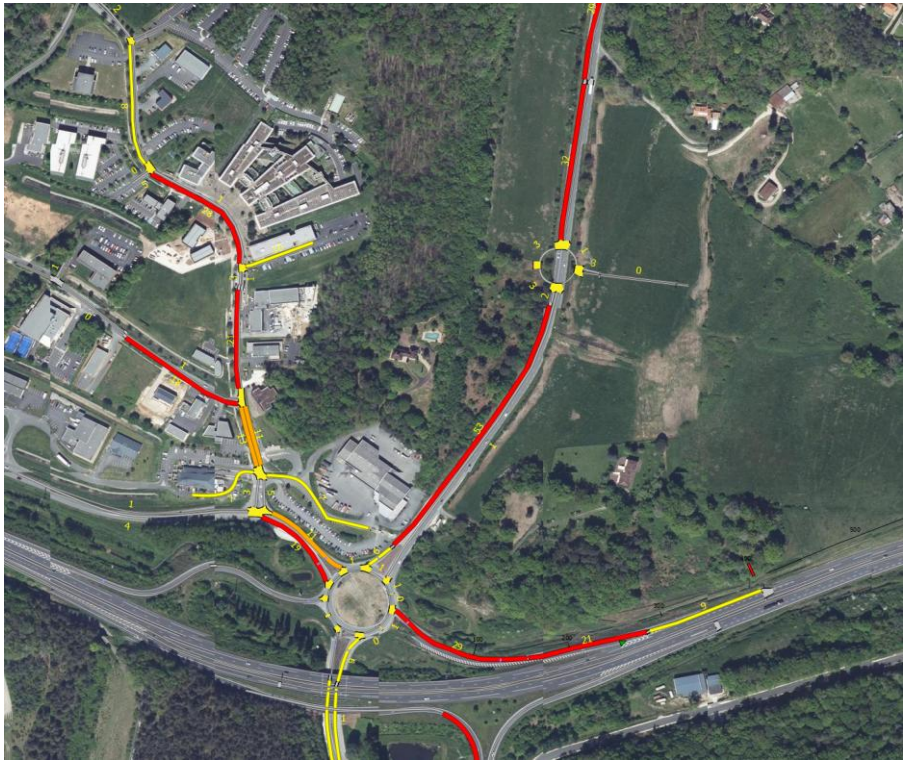
De même pour la D4, les générations de flux supplémentaires augmentent les remontées de file, en particulier sur le Bd. Des Saveurs qui doivent se stopper pour laisser passer les véhicules sur la D4.

Le Bd. Des Saveurs est saturé : le temps de parcours moyen simulé en direction depuis Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de : 21 minutes. (Sans prendre en compte un report possible par la Rte de Charbonieras ici)

Pour nuancer les résultats, le report vers Charbonnieras pour les flux en direction du nord pourrait dans la réalité être plus important au vu des remontées de file importants, ce qui pourrait réduire la saturation ici observée.



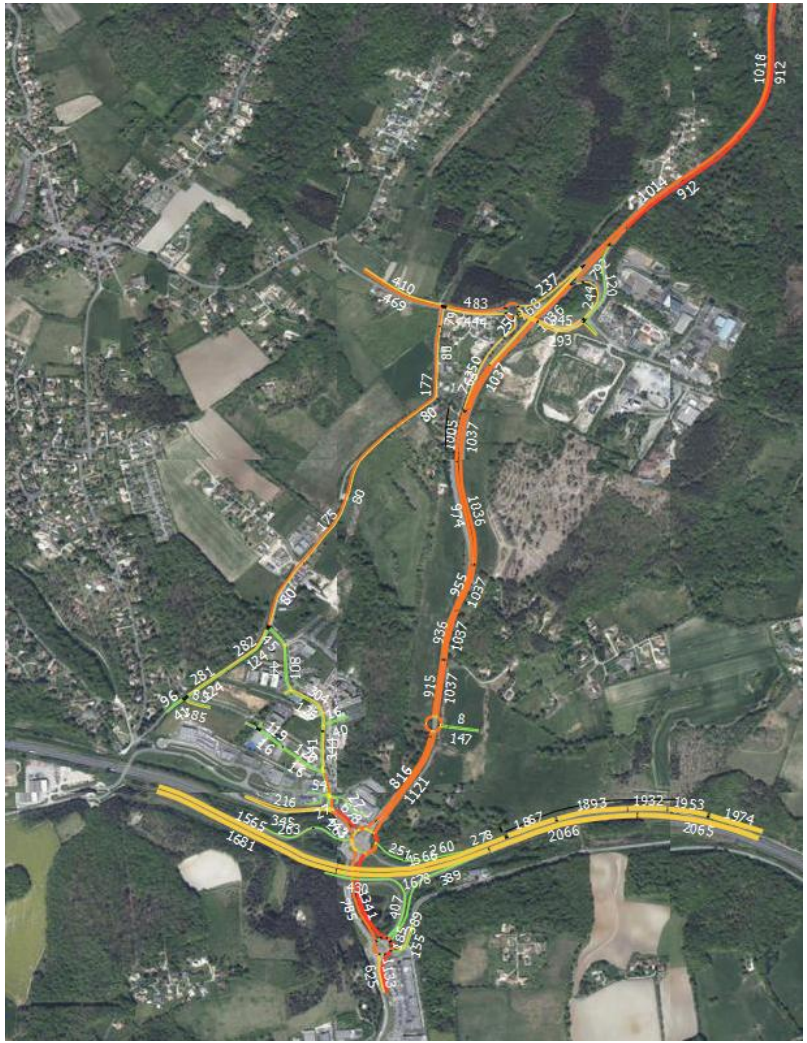
Retard simulé en seconde



Remontée de file maximale (nb de véhicules)

2045

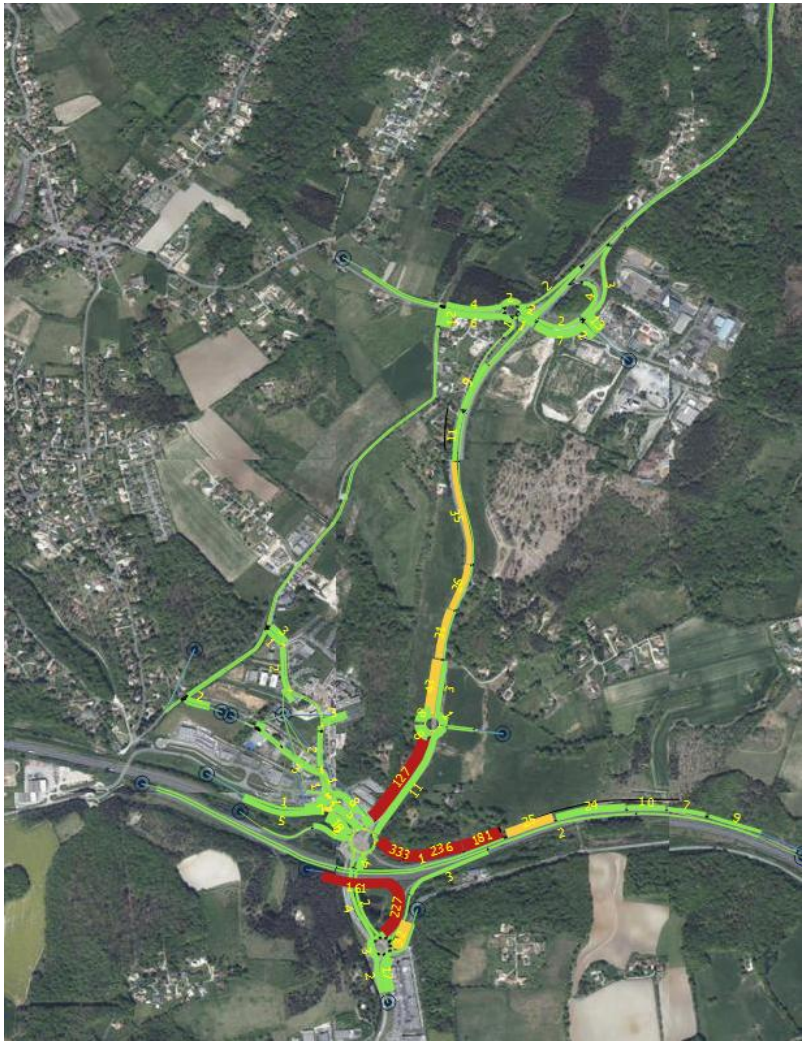
- 2045 - Débits simulés à l'heure de pointe du matin



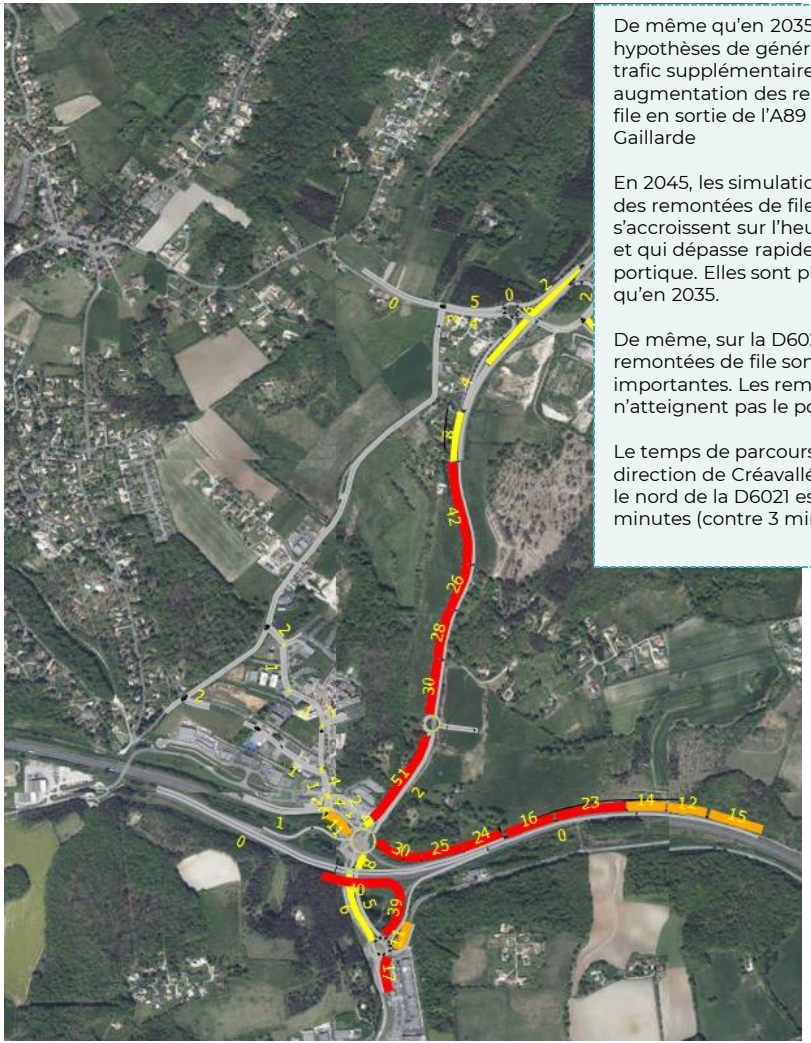
Débits simulés

Les générations de trafics impliquent une augmentation globale des trafics sur le secteur.

- 2045 – Retards et file d'attente simulés à l'heure de pointe du matin



Retard simulé en seconde



Remontée de file maximale (nb de véhicules)

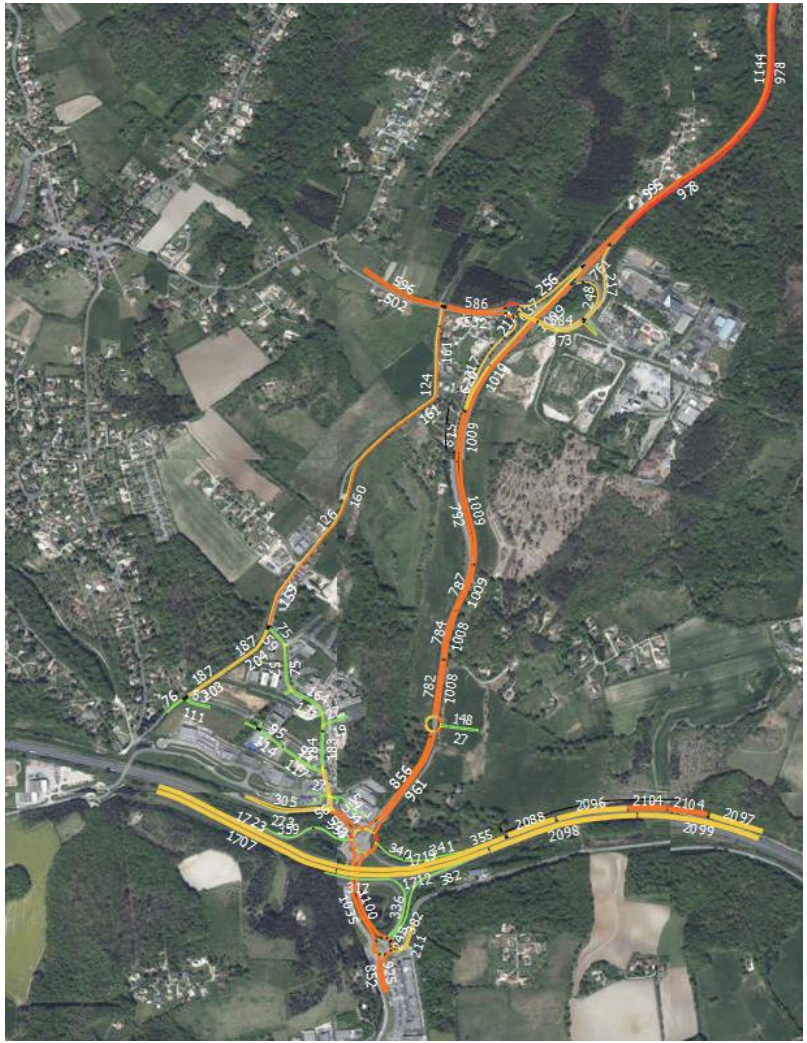
De même qu'en 2035, les hypothèses de générations de trafic supplémentaire génèrent une augmentation des remontées de file en sortie de l'A89 depuis Brive la Gaillarde

En 2045, les simulations indiquent des remontées de file qui s'accroissent sur l'heure de pointe et qui dépasse rapidement le portique. Elles sont plus longues qu'en 2035.

De même, sur la D6021, les remontées de file sont plus importantes. Les remontées de file n'atteignent pas le pont de la D113.

Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de : 8 minutes (contre 3 minutes en 2026)

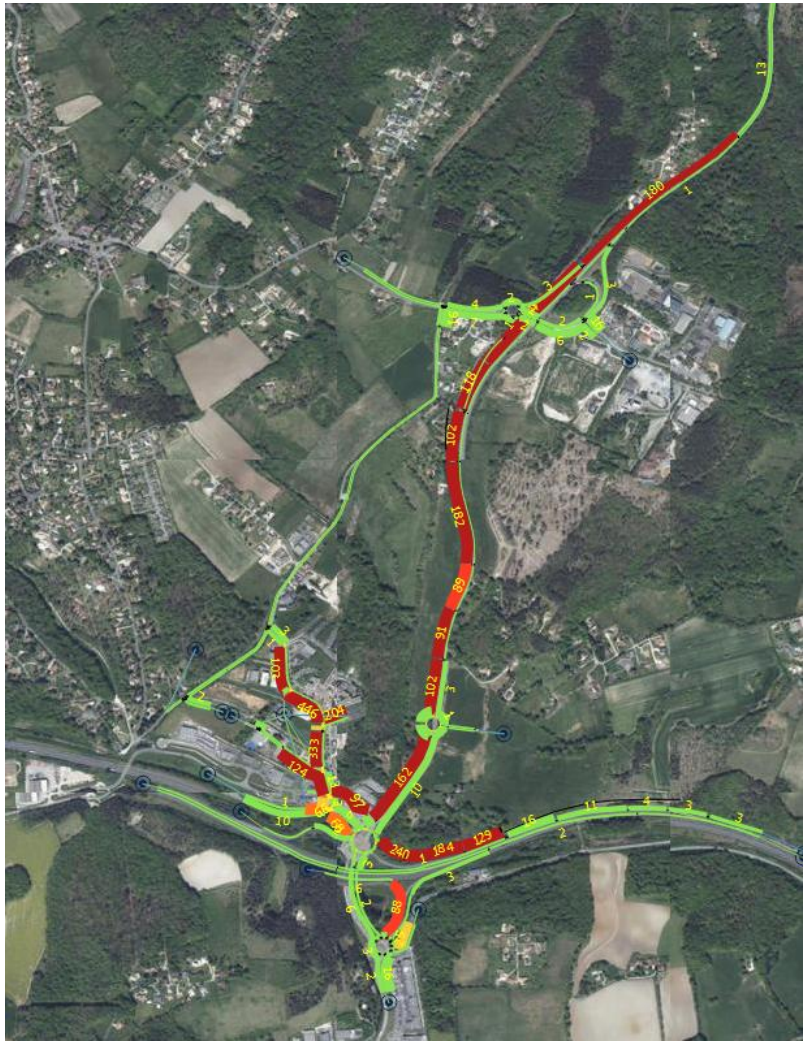
- 2045 - Débits simulés à l'heure de pointe du soir



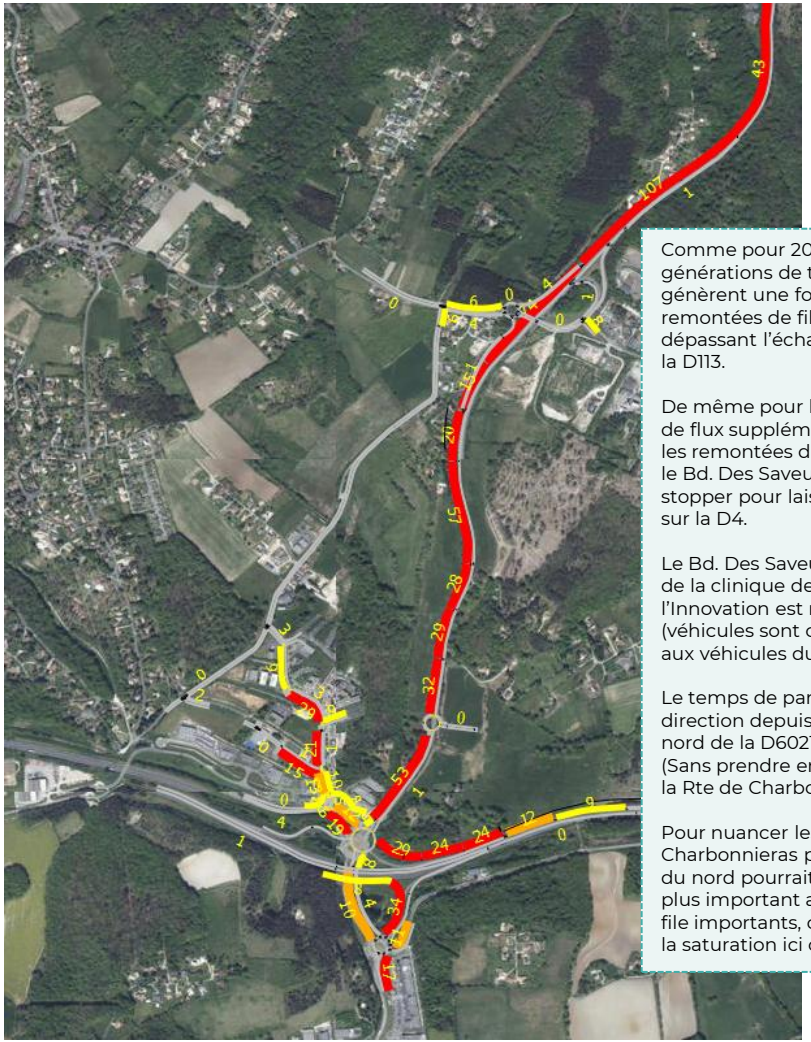
Débits simulés

Les générations de trafics impliquent une augmentation globale des trafics sur le secteur.

- 2045 – Retards et file d'attente simulés à l'heure de pointe du soir



Retard simulé en seconde



Remontée de file maximale (nb de véhicules)

Comme pour 2035, les hypothèses de générations de trafic supplémentaire génèrent une forte augmentation des remontées de file sur la D6021 dépassant l'échangeur et le pont avec la D113.

De même pour la D4, les générations de flux supplémentaires augmentent les remontées de file, en particulier sur le Bd. Des Saveurs qui doivent se stopper pour laisser passer les véhicules sur la D4.

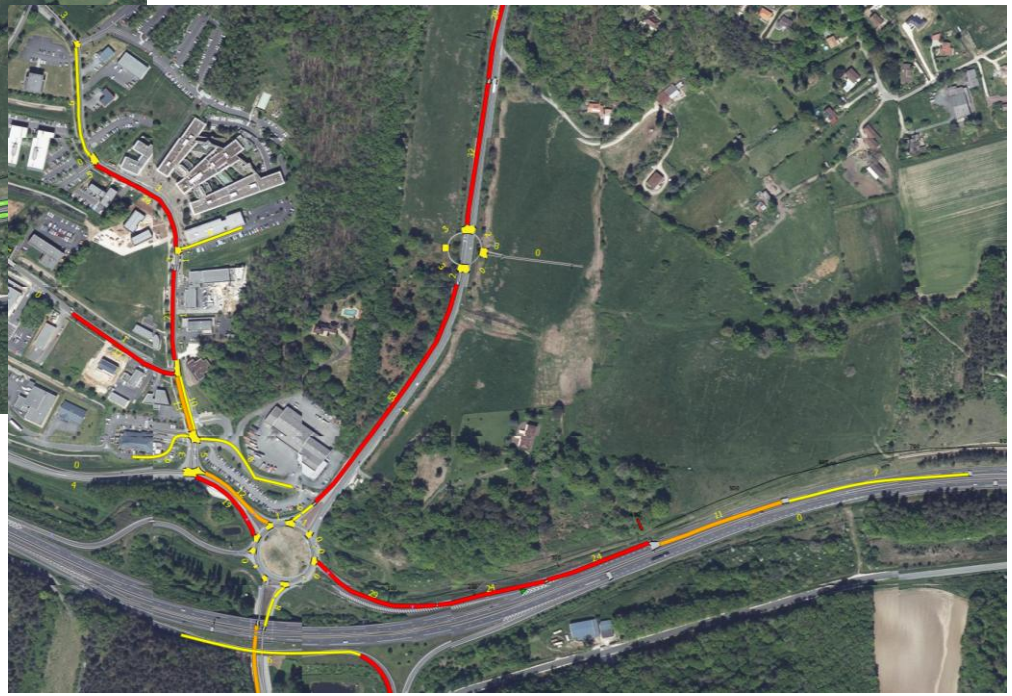
Le Bd. Des Saveurs est saturé. La sortie de la clinique depuis la Rue de l'Innovation est notamment impactée (véhicules sont censés céder le passage aux véhicules du Bd. Des Saveurs).

Le temps de parcours moyen simulé en direction depuis Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de : 29 minutes. (Sans prendre en compte un report vers la Rte de Charbonieras ici).

Pour nuancer les résultats, le report vers Charbonnieras pour les flux en direction du nord pourrait dans la réalité être plus important au vu des remontées de file importants, ce qui pourrait réduire la saturation ici observée.



Retard simulé en seconde



Remontée de file maximale (nb de véhicules)

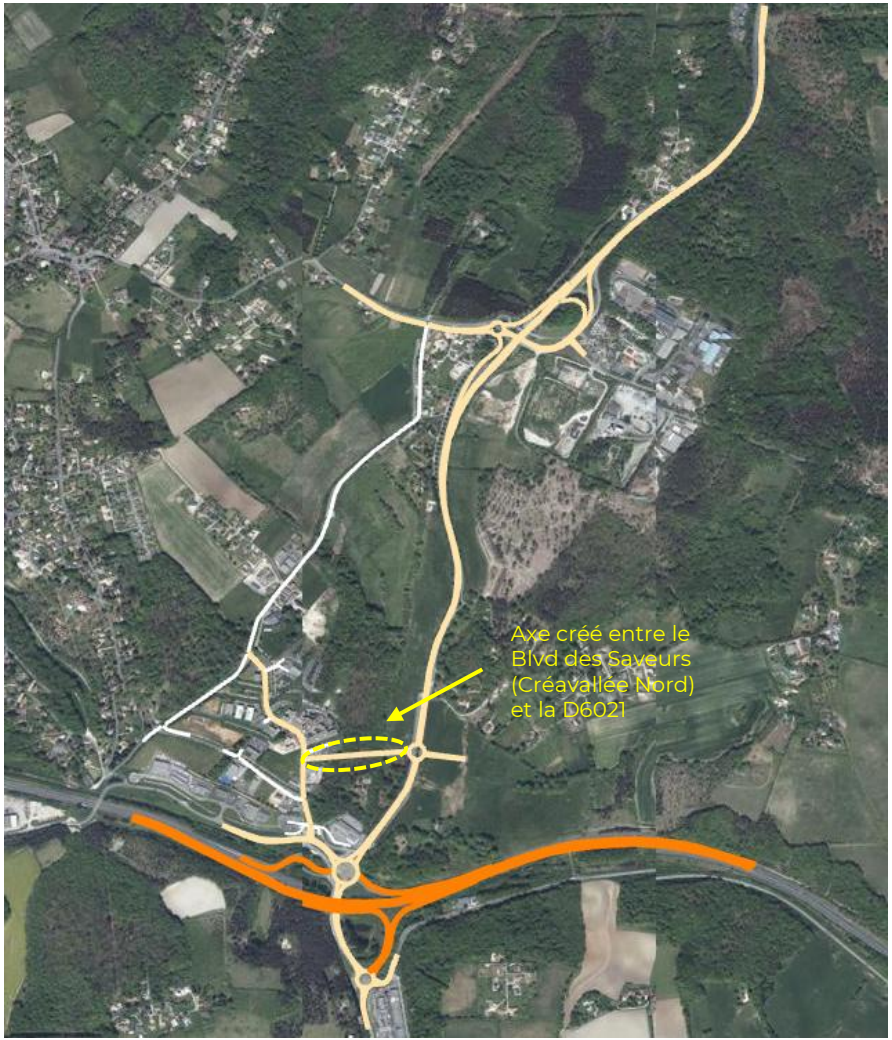
C

SITUATION AVEC PROJET

C.1

Simulation 2026

- Le projet d'axe routier modélisé

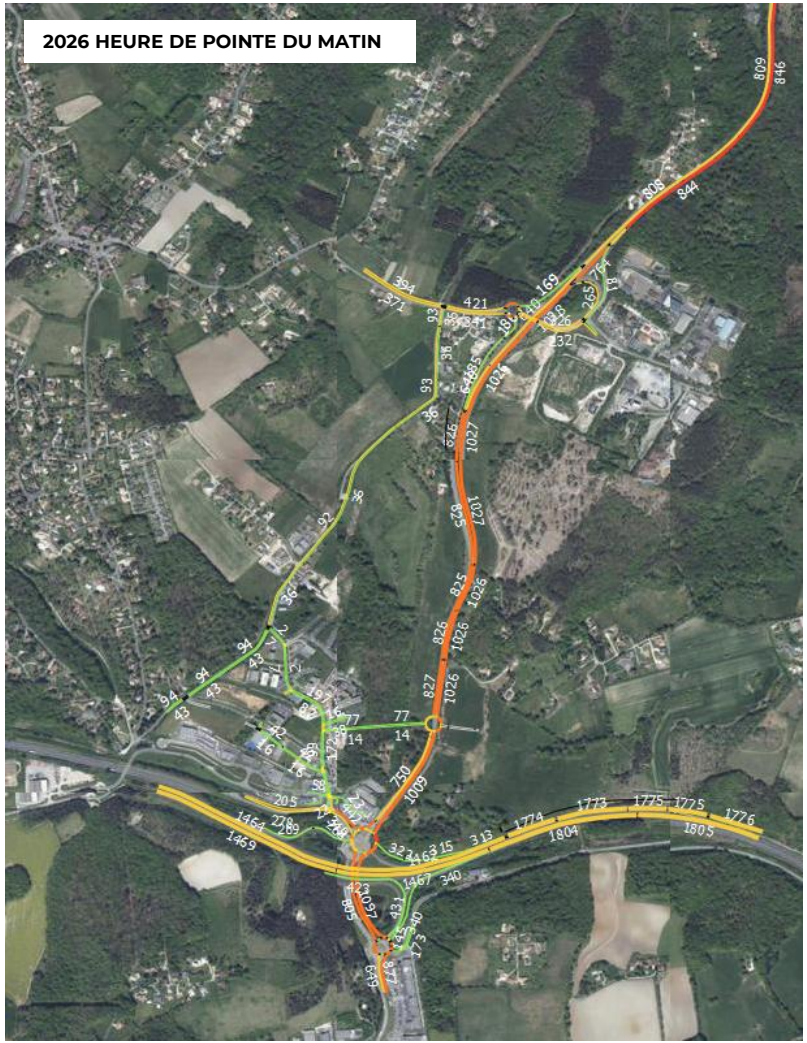


L'axe créé permet de connecter la D6021 au Bd. Des Saveurs, il a pour objectif:

- d'améliorer l'accessibilité de Créavallée Nord depuis Périgueux le matin et vers Périgueux le soir.
- de réduire les flux et la congestion sur la D4 et dans le giratoire du Pont du Cerf.

L'axe créé se connecte à l'Ouest du giratoire sur la D6021 initialement prévu pour l'accès à Créavallée Est.

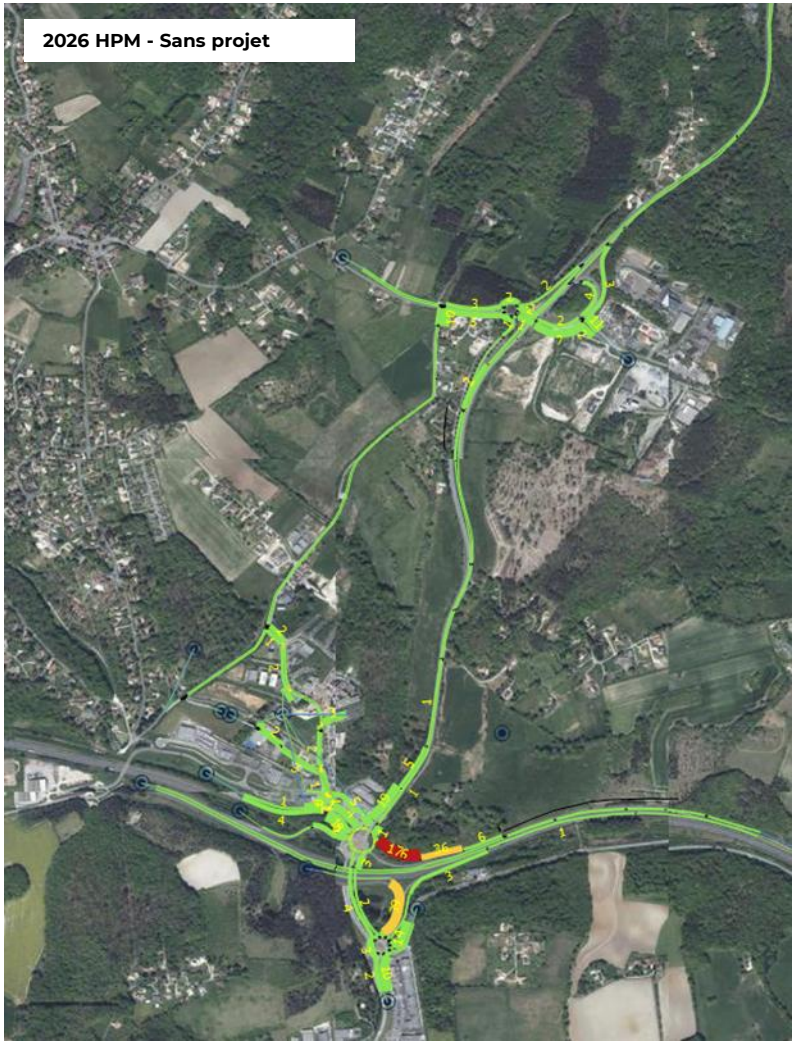
- 2026 avec projet – Débits simulés à l'heure de pointe du matin

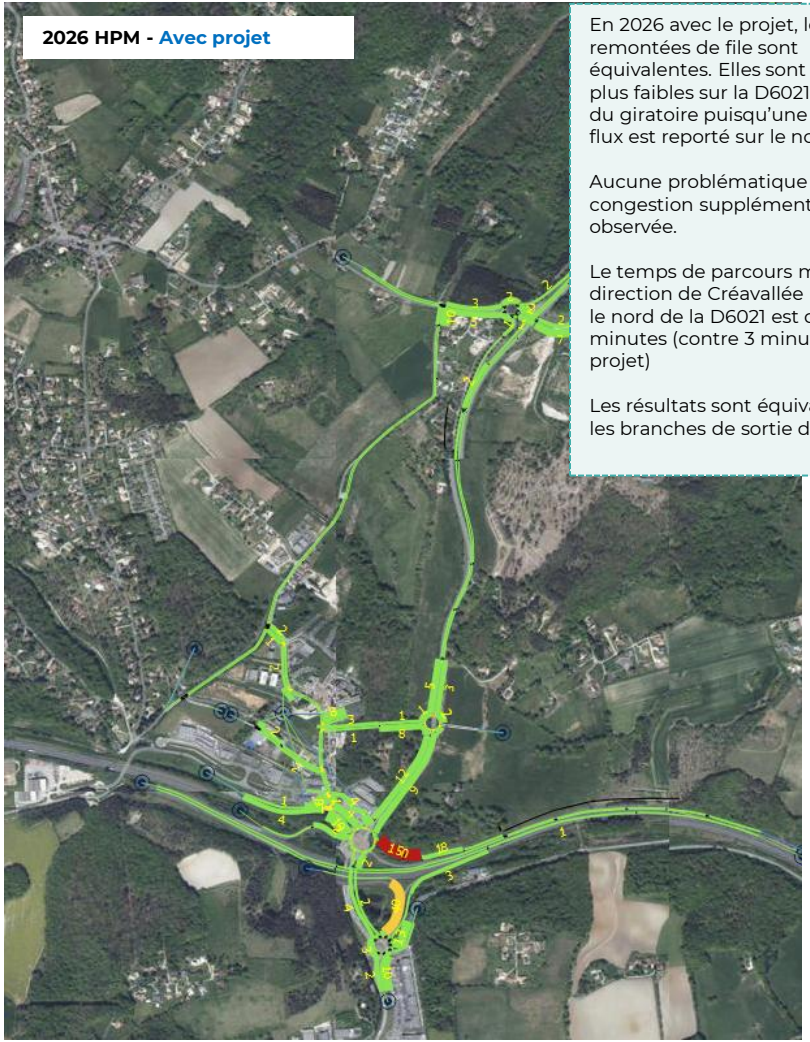


Débits simulés

En 2026 à l'heure de pointe du matin, sur l'axe en projet sont modélisés :
- 77 véhicules en direction de Créavallée
- 14 véhicules en direction de la D6021

Les véhicules en situation actuelle qui prenaient déjà la Rte de Charbonnieras comme un itinéraire de raccourci vers la D6021 ou la D113 ont continué de prendre ce même itinéraire malgré la création du nouvel axe.





En 2026 avec le projet, les remontées de file sont équivalentes. Elles sont légèrement plus faibles sur la D6021 en entrée du giratoire puisqu'une partie des flux est reporté sur le nouvel axe.

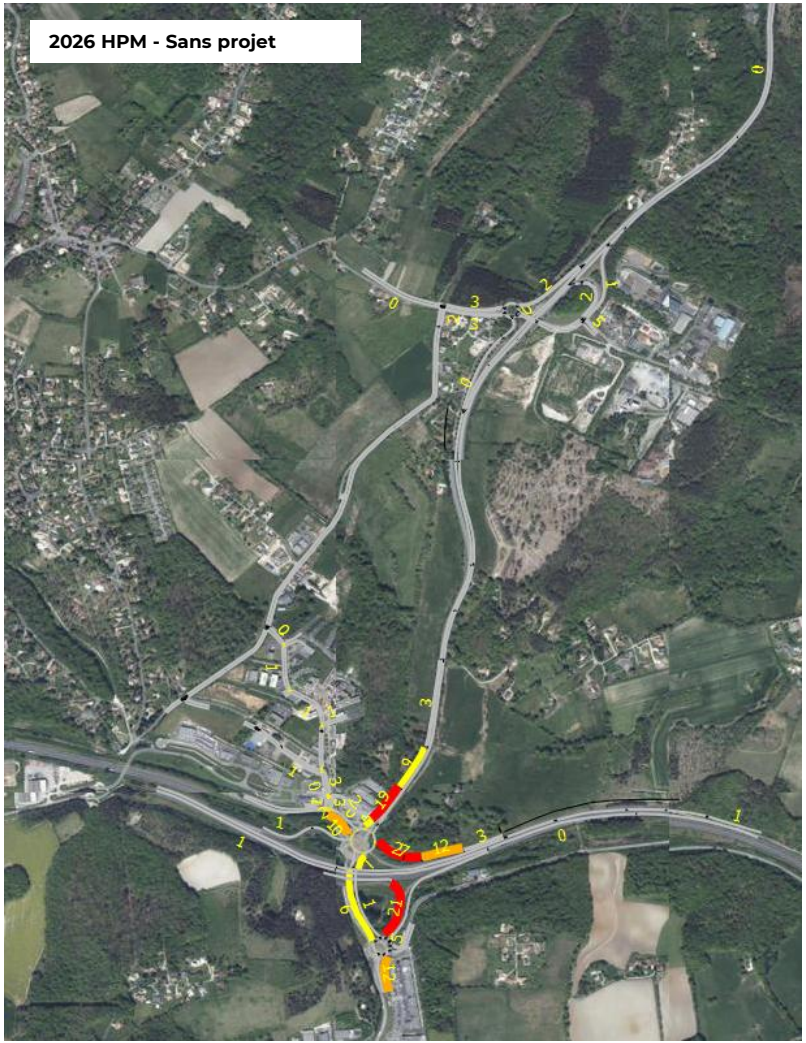
Aucune problématique de congestion supplémentaire n'est observée.

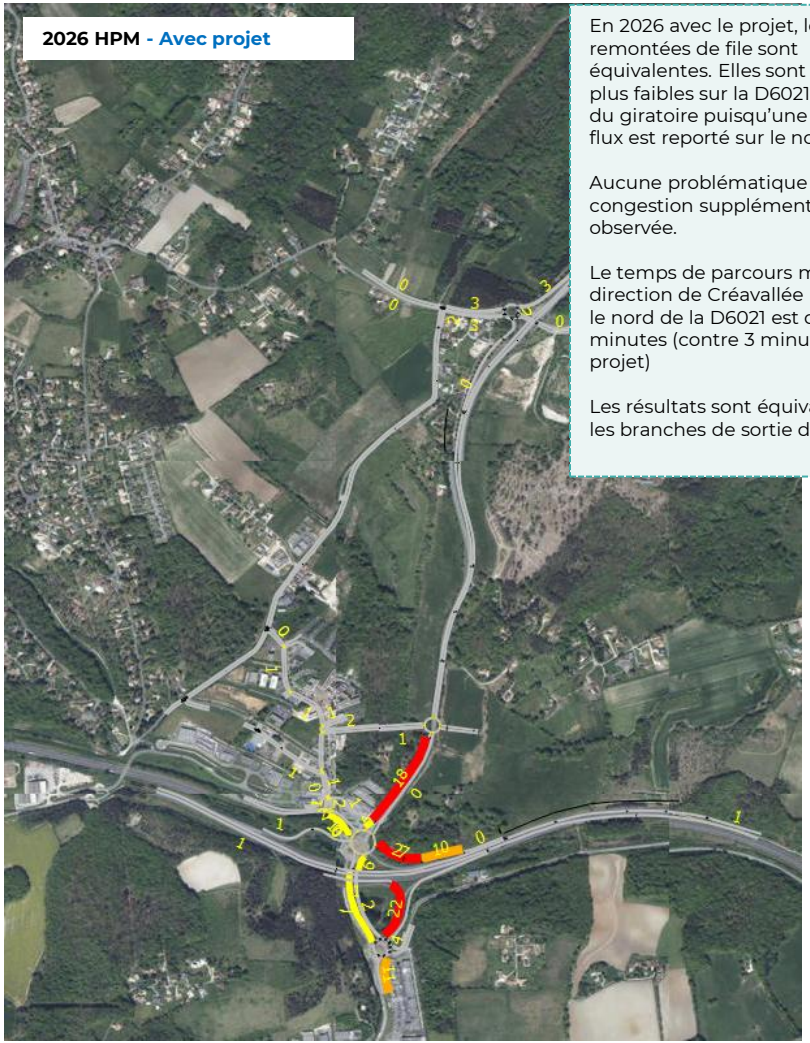
Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de : 2 minutes (contre 3 minutes sans le projet)

Les résultats sont équivalents sur les branches de sortie de l'A89

Retard simulé en seconde

- 2026 avec projet – File d'attente simulés à l'heure de pointe du soir





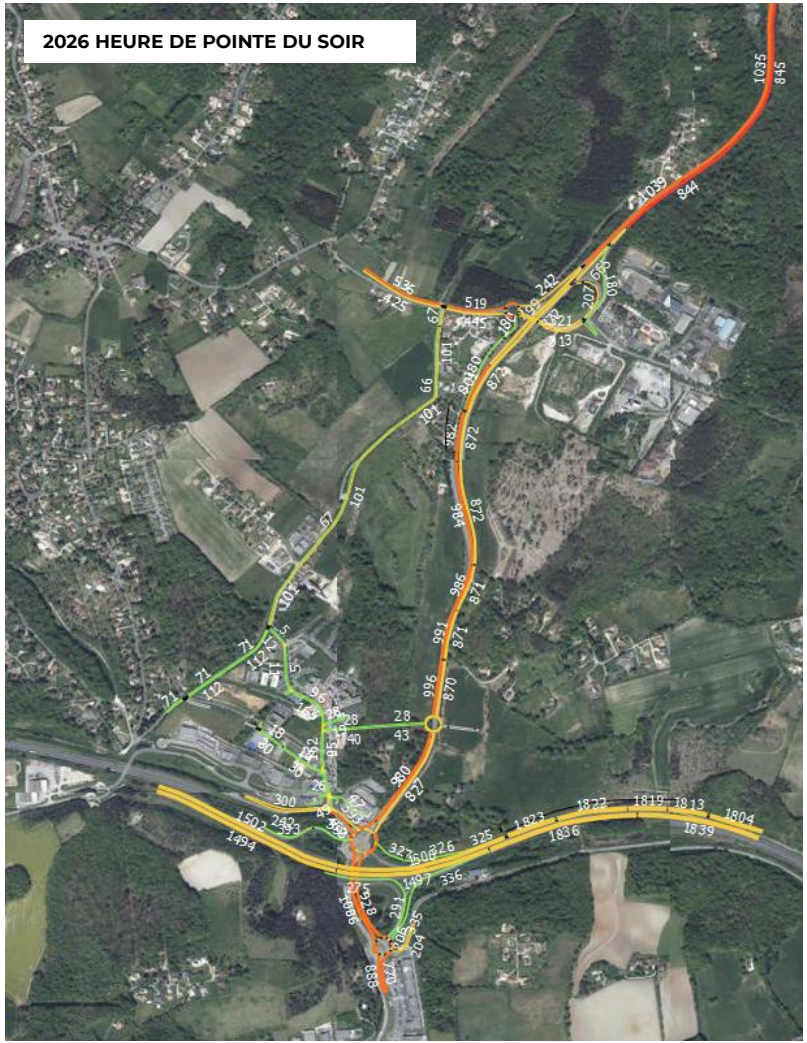
En 2026 avec le projet, les remontées de file sont équivalentes. Elles sont légèrement plus faibles sur la D6021 en entrée du giratoire puisqu'une partie des flux est reporté sur le nouvel axe.

Aucune problématique de congestion supplémentaire n'est observée.

Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de : 2 minutes (contre 3 minutes sans le projet)

Les résultats sont équivalents sur les branches de sortie de l'A89

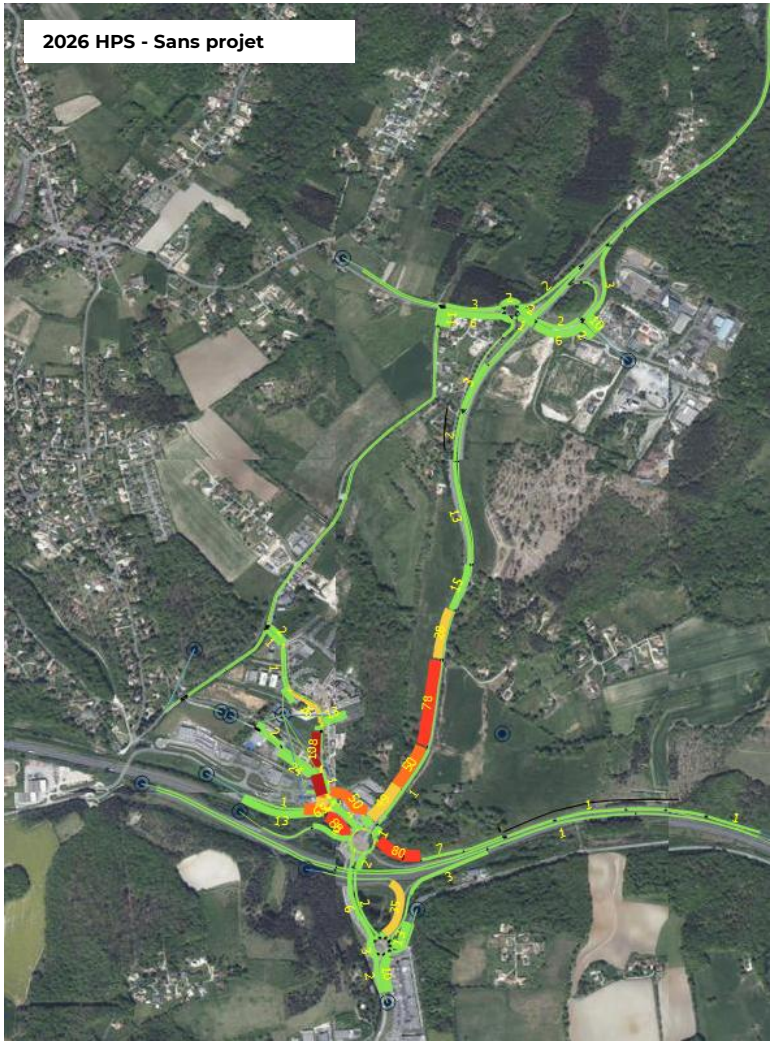
Remontée de file maximale (nb de véhicules)

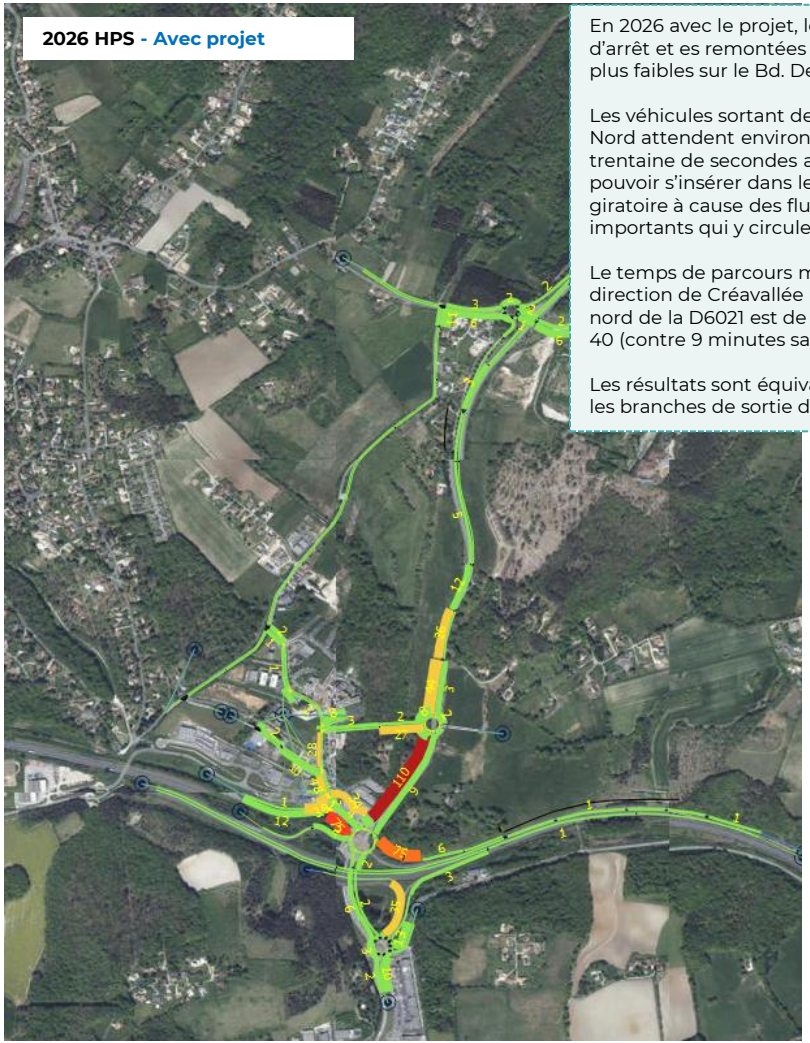


Débits simulés

En 2026 à l'heure de pointe du soir, sur l'axe en projet sont modélisés :
- 28 véhicules en direction de Créavallée Nord
- 43 véhicules en direction de la D6021

Les véhicules en situation actuelle qui prenaient déjà la Rte de Charbonnieras comme un itinéraire de raccourci vers la D6021 ou la D113 ont continué de prendre ce même itinéraire.





En 2026 avec le projet, les temps d'arrêt et es remontées de file sont plus faibles sur le Bd. Des Saveurs.

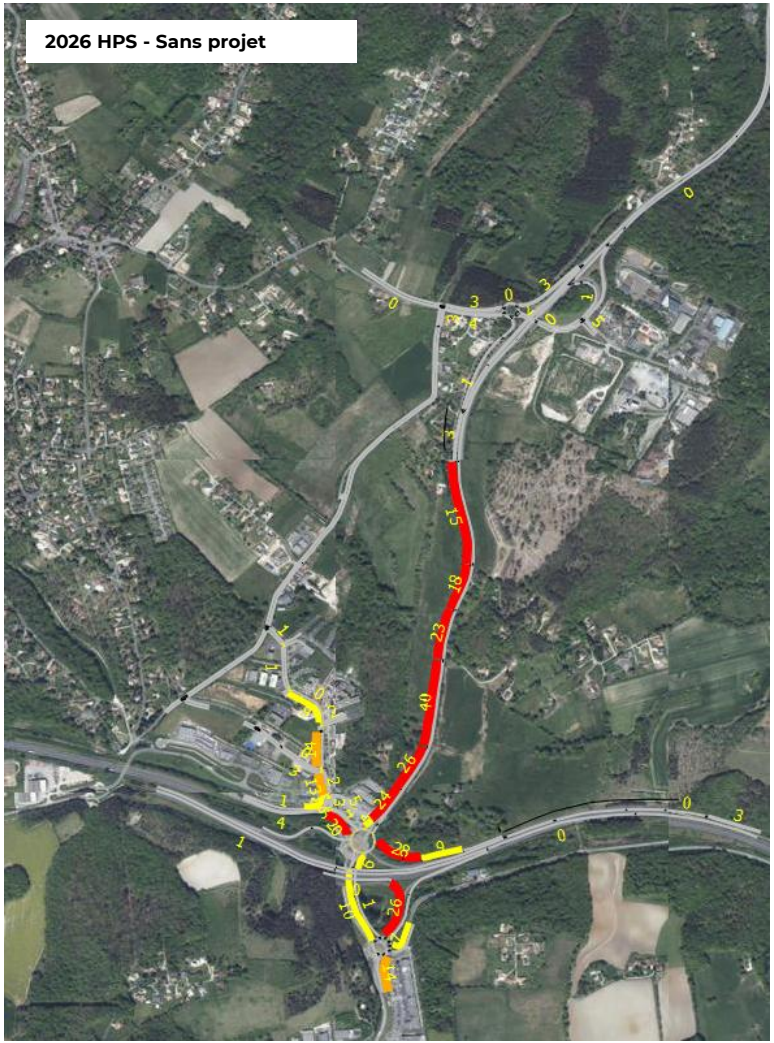
Les véhicules sortant de Créavallée Nord attendent environ une trentaine de secondes avant de pouvoir s'insérer dans le futur giratoire à cause des flux importants qui y circulent.

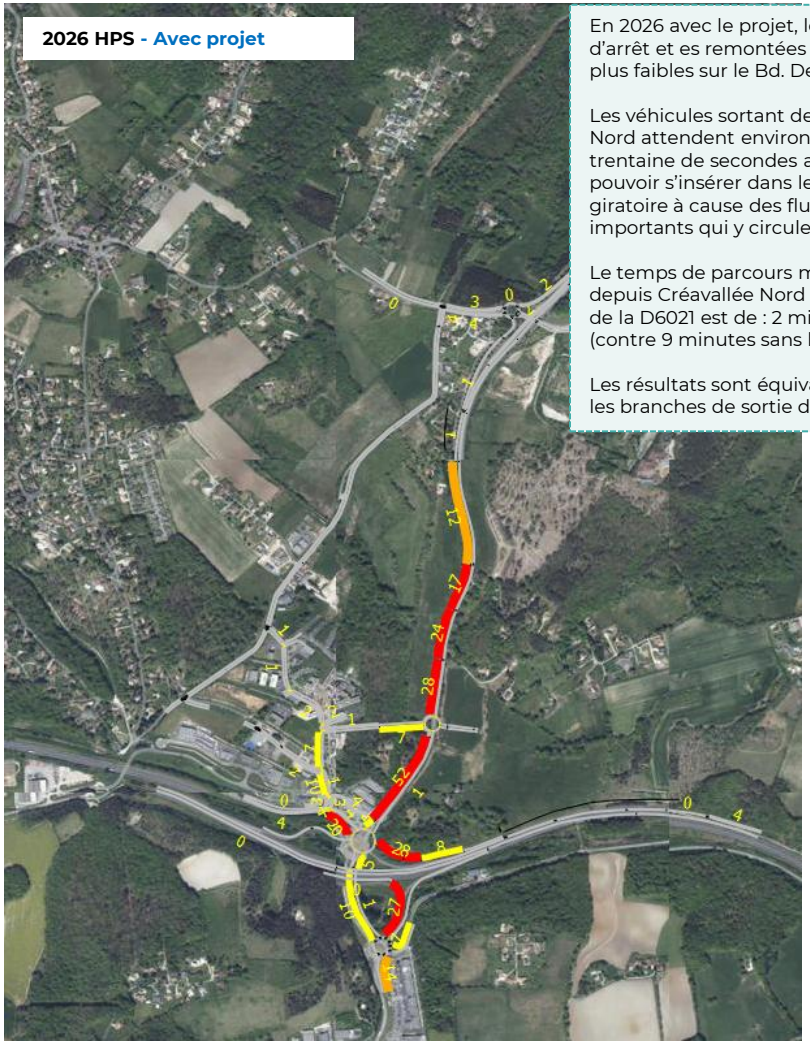
Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de : 2 minutes 40 (contre 9 minutes sans le projet).

Les résultats sont équivalents sur les branches de sortie de l'A89

Retard simulé en seconde

- 2026 avec projet – File d'attente simulé à l'heure de pointe du soir





En 2026 avec le projet, les temps d'arrêt et es remontées de file sont plus faibles sur le Bd. Des Saveurs.

Les véhicules sortant de Créavallée Nord attendent environ une trentaine de secondes avant de pouvoir s'insérer dans le futur giratoire à cause des flux importants qui y circulent.

Le temps de parcours moyen en depuis Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de : 2 minutes 40 (contre 9 minutes sans le projet).

Les résultats sont équivalents sur les branches de sortie de l'A89

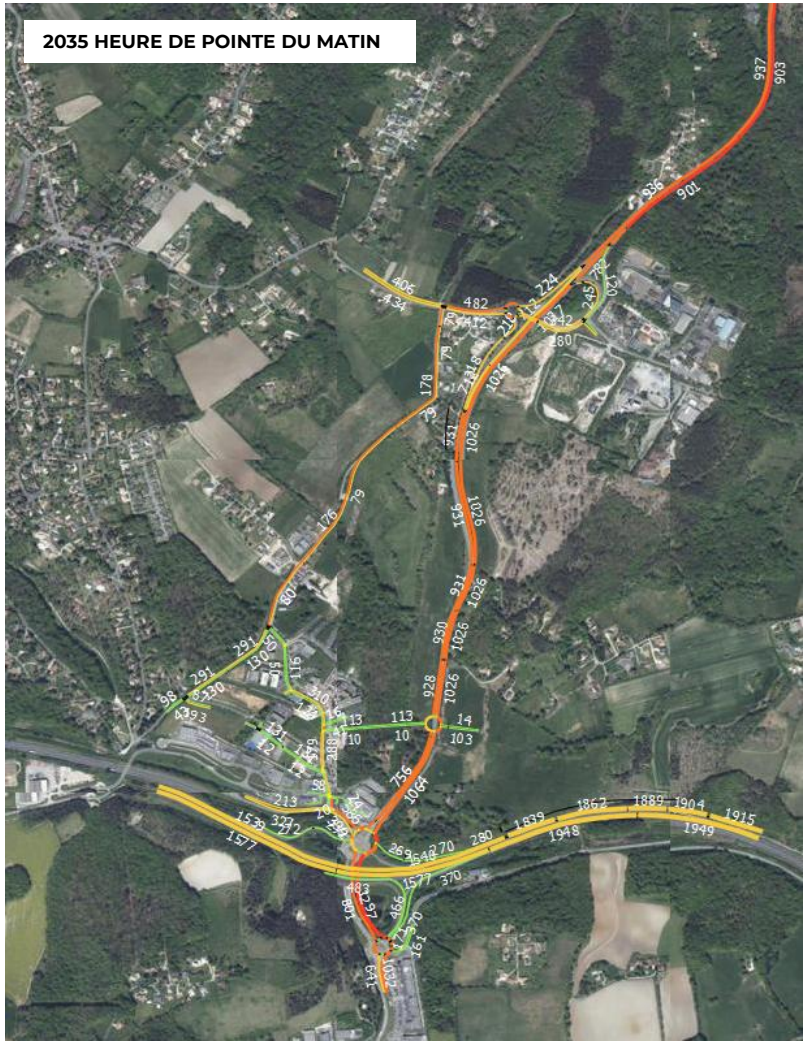
Remontée de file maximale (nb de véhicules)

C.2

Simulation 2035 et 2045

2035

- 2035 avec projet – Débits simulés à l'heure de pointe du matin



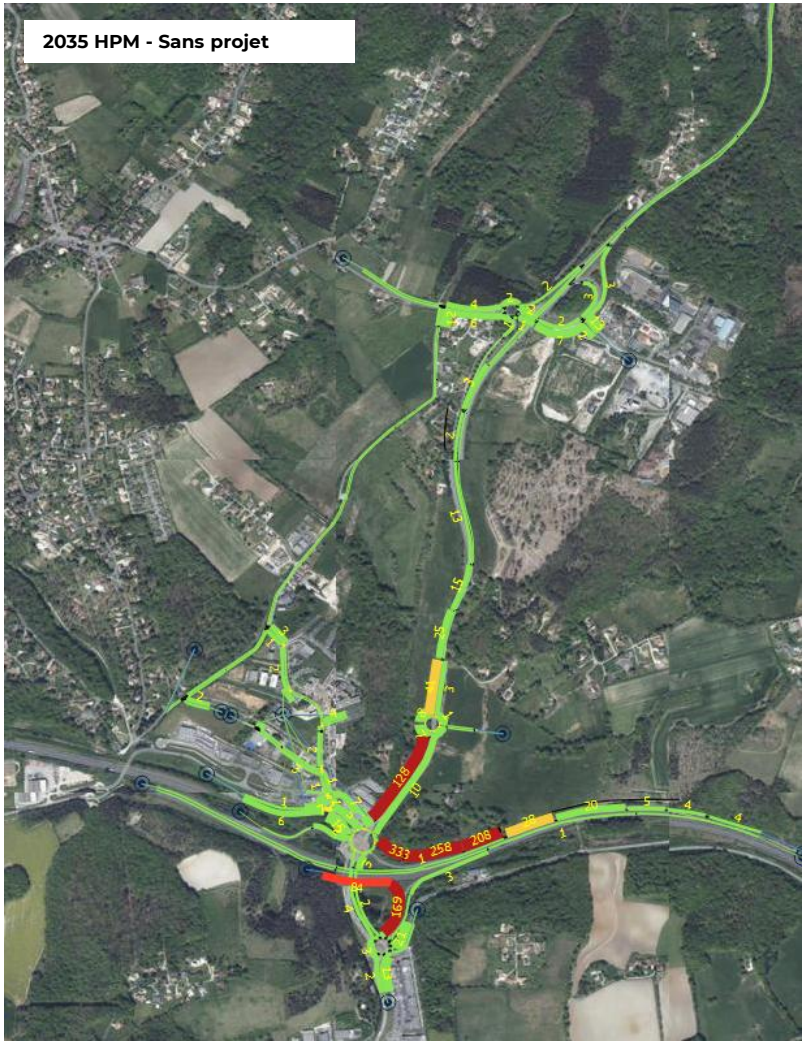
Débits simulés

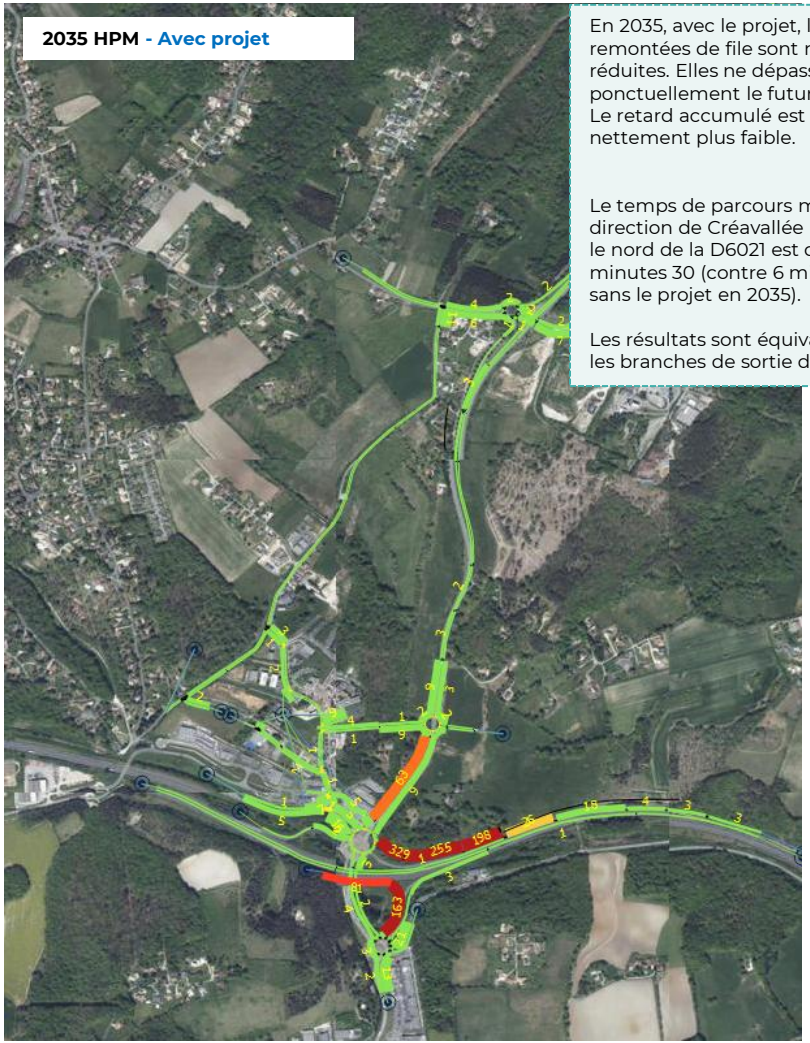
En 2035 à l'heure de pointe du matin, sur l'axe en projet sont modélisés :
- 113 véhicules en direction de Créavallée Nord
- 10 véhicules en direction de la D6021

Les véhicules en situation actuelle qui prenaient déjà la Rte de Charbonnieras comme un itinéraire de raccourci vers la D6021 ou la D113 ont continué de prendre ce même itinéraire.

De même, pour les flux sortant ou entrant vers l'accès Ouest de la Clinique depuis / vers Périgueux ou la D113 ont privilégié l'itinéraire par la Rte de Charbonnieras dans les simulations

- 2035 avec projet – Retard simulé à l'heure de pointe du matin





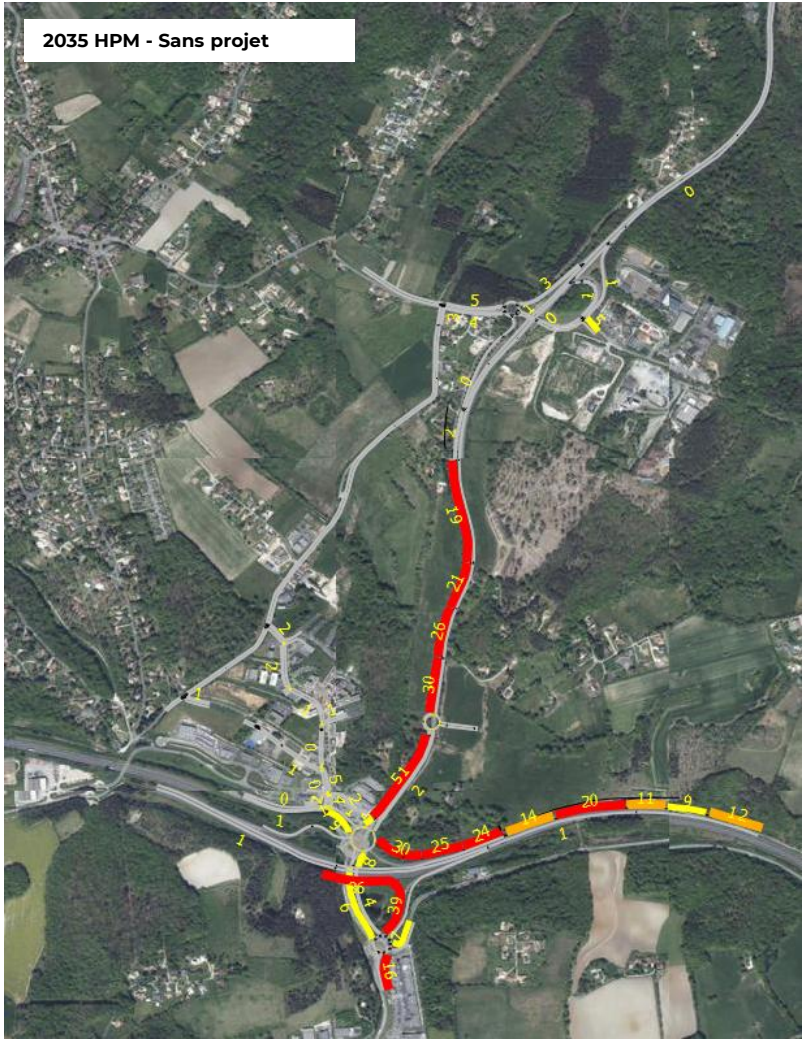
En 2035, avec le projet, les remontées de file sont nettement réduites. Elles ne dépassent que ponctuellement le futur giratoire. Le retard accumulé est également nettement plus faible.

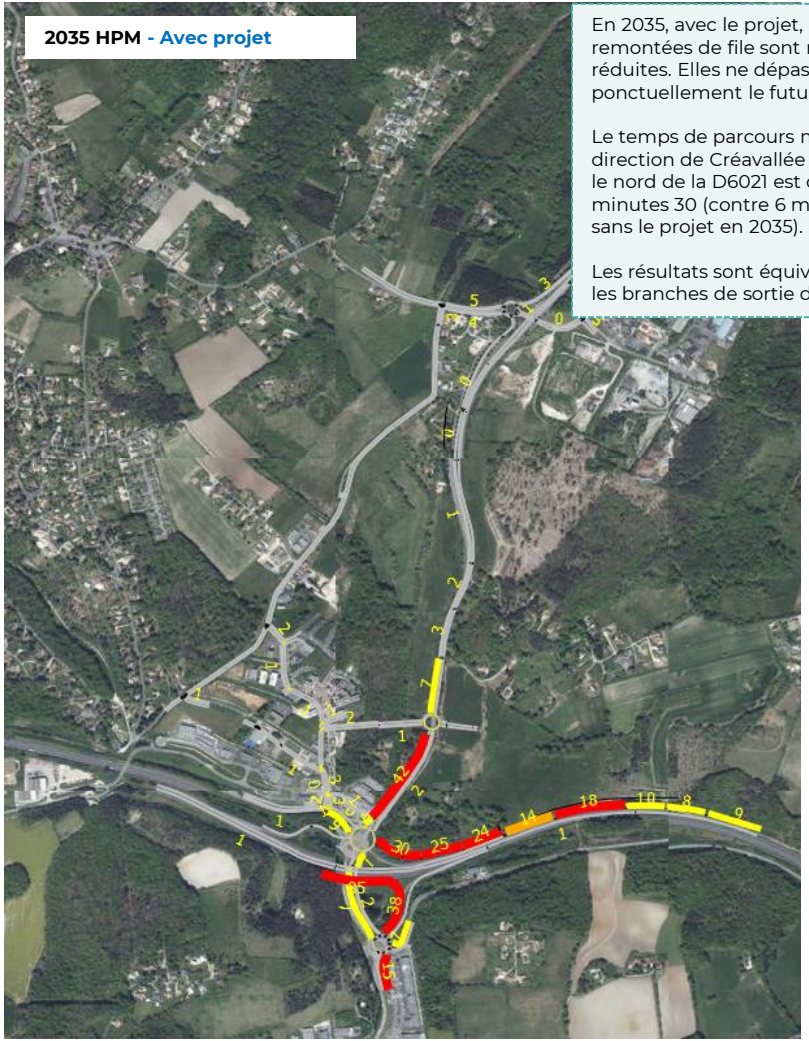
Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de : 2 minutes 30 (contre 6 minutes 50 sans le projet en 2035).

Les résultats sont équivalents sur les branches de sortie de l'A89

Retard simulé en seconde

- 2035 avec projet – File d'attente simulés à l'heure de pointe du matin



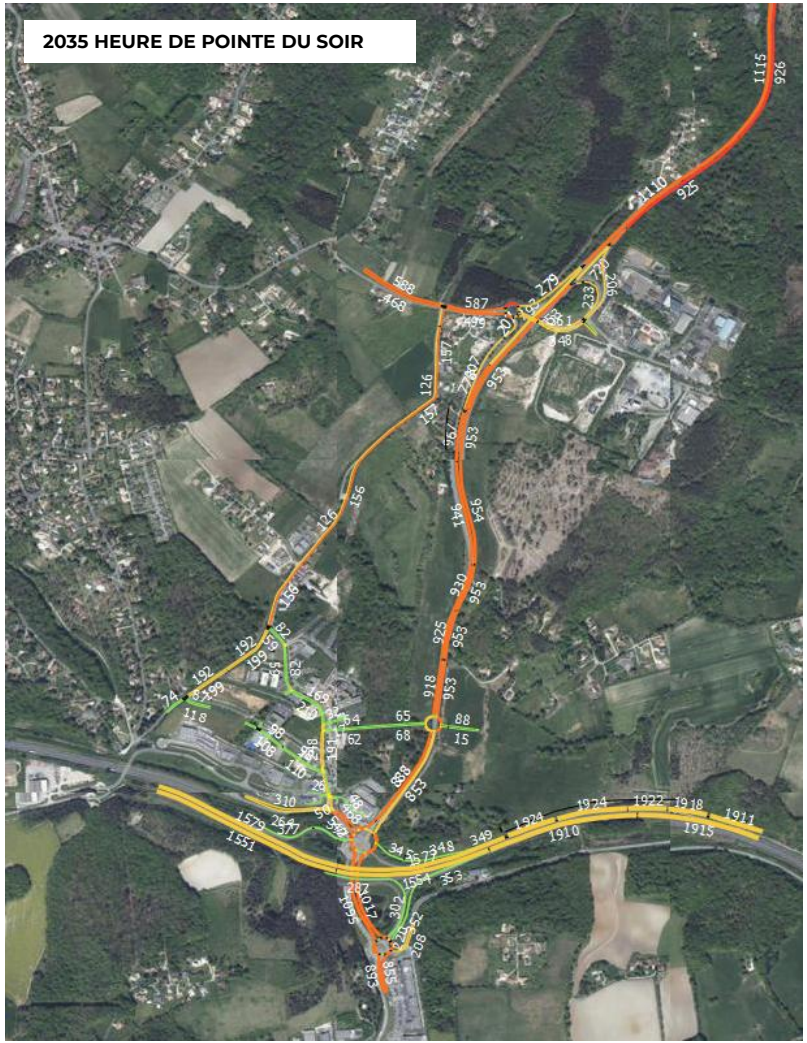


En 2035, avec le projet, les remontées de file sont nettement réduites. Elles ne dépassent que ponctuellement le futur giratoire.

Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de : 2 minutes 30 (contre 6 minutes 50 sans le projet en 2035).

Les résultats sont équivalents sur les branches de sortie de l'A89.

Remontée de file maximale (nb de véhicules)

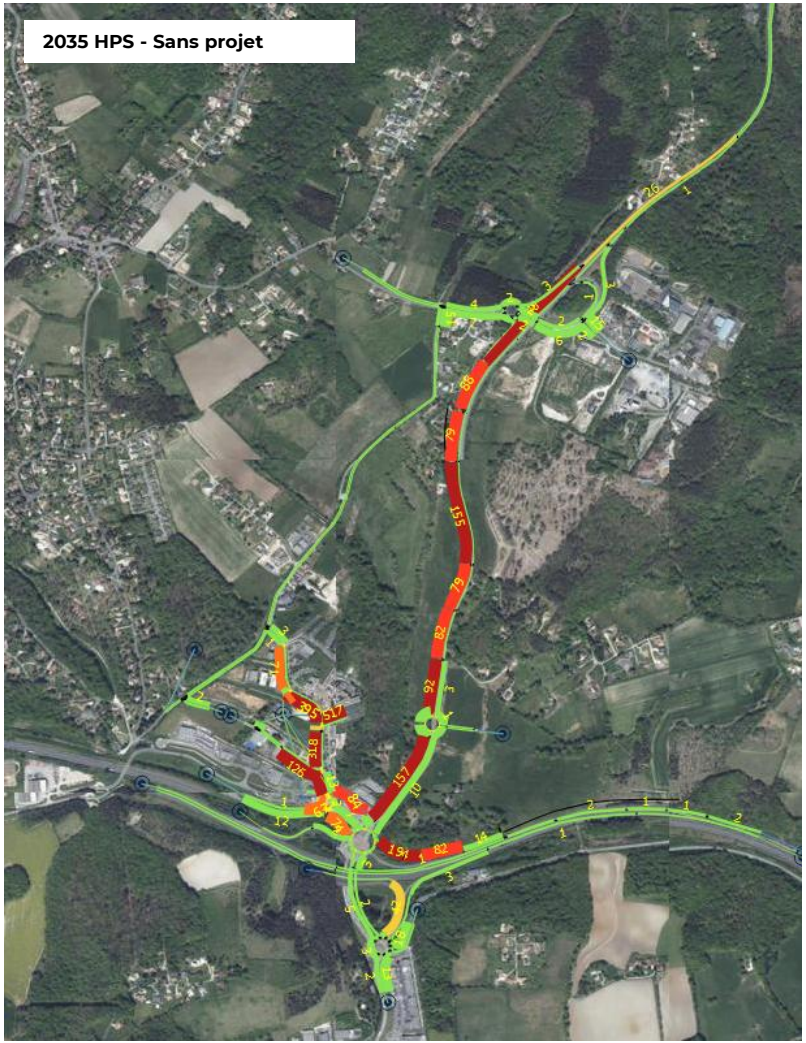


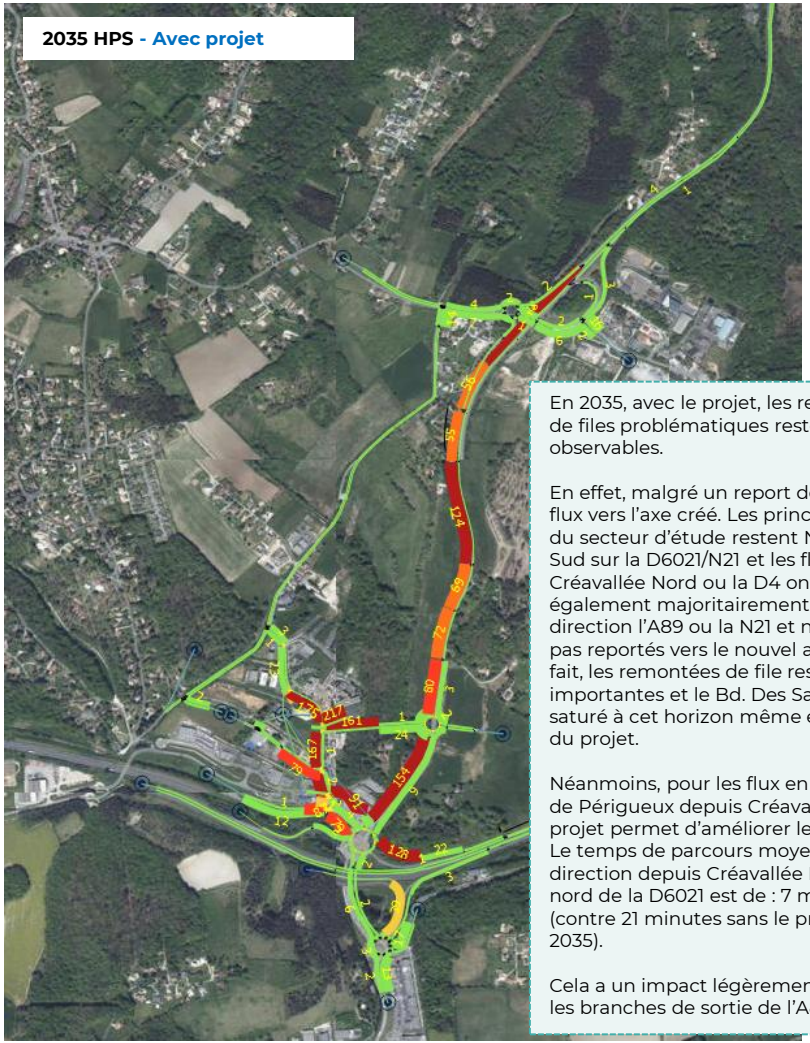
Débits simulés

En 2035 à l'heure de pointe du soir, sur l'axe en projet sont modélisés :
- 65 véhicules en direction de Créavallée Nord
- 68 véhicules en direction de la D6021

De même qu'à l'heure de pointe du matin, les véhicules en situation actuelle qui prenaient déjà la Rte de Charbonnieras comme un itinéraire de raccourci vers la D6021 ou la D113 ont continué de prendre ce même itinéraire.

Pour les flux sortant ou entrant vers l'accès Ouest de la Clinique depuis / vers Périgueux ou la D113 ont privilégié l'itinéraire par la Rte de Charbonnieras dans les simulations.





En 2035, avec le projet, les remontées de files problématiques restent observables.

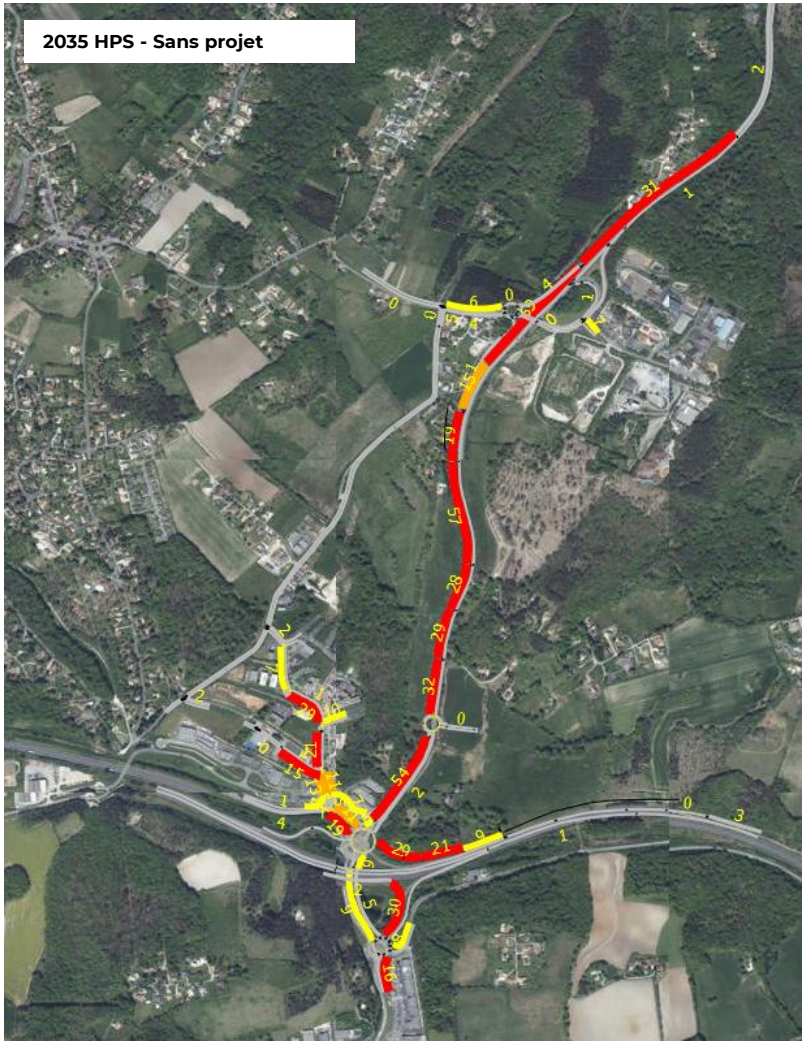
En effet, malgré un report de certains flux vers l'axe créé. Les principaux flux du secteur d'étude restent Nord <-> Sud sur la D6021/N21 et les flux depuis Créavallée Nord ou la D4 ont également majoritairement pour direction l'A89 ou la N21 et ne sont donc pas reportés vers le nouvel axe créé. De fait, les remontées de file restent importantes et le Bd. Des Saveurs reste saturé à cet horizon même en présence du projet.

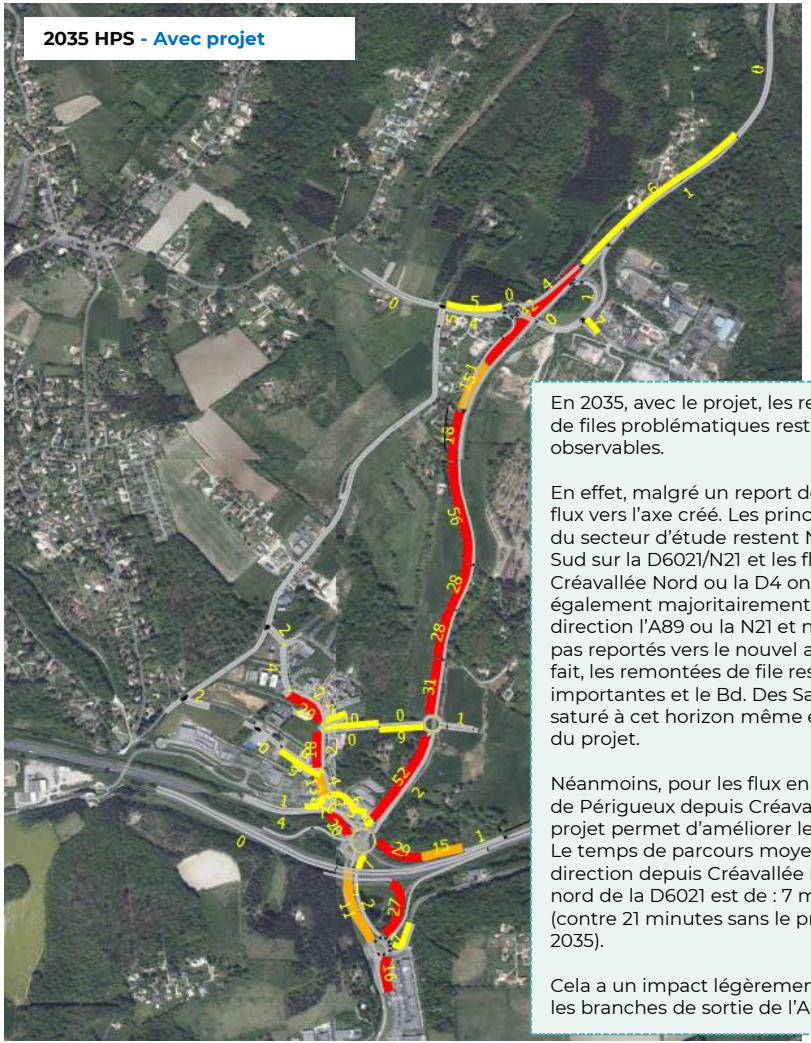
Néanmoins, pour les flux en direction de Périgueux depuis Créavallée, le projet permet d'améliorer leur parcours. Le temps de parcours moyen en direction depuis Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de : 7 minutes 15 (contre 21 minutes sans le projet en 2035).

Cela a un impact légèrement positif sur les branches de sortie de l'A89.

Retard simulé en seconde

- 2035 avec projet – File d'attente simulé à l'heure de pointe du soir





En 2035, avec le projet, les remontées de files problématiques restent observables.

En effet, malgré un report de certains flux vers l'axe créé. Les principaux flux du secteur d'étude restent Nord <-> Sud sur la D6021/N21 et les flux depuis Créavallée Nord ou la D4 ont également majoritairement pour direction l'A89 ou la N21 et ne sont donc pas reportés vers le nouvel axe créé. De fait, les remontées de file restent importantes et le Bd. Des Saveurs reste saturé à cet horizon même en présence du projet.

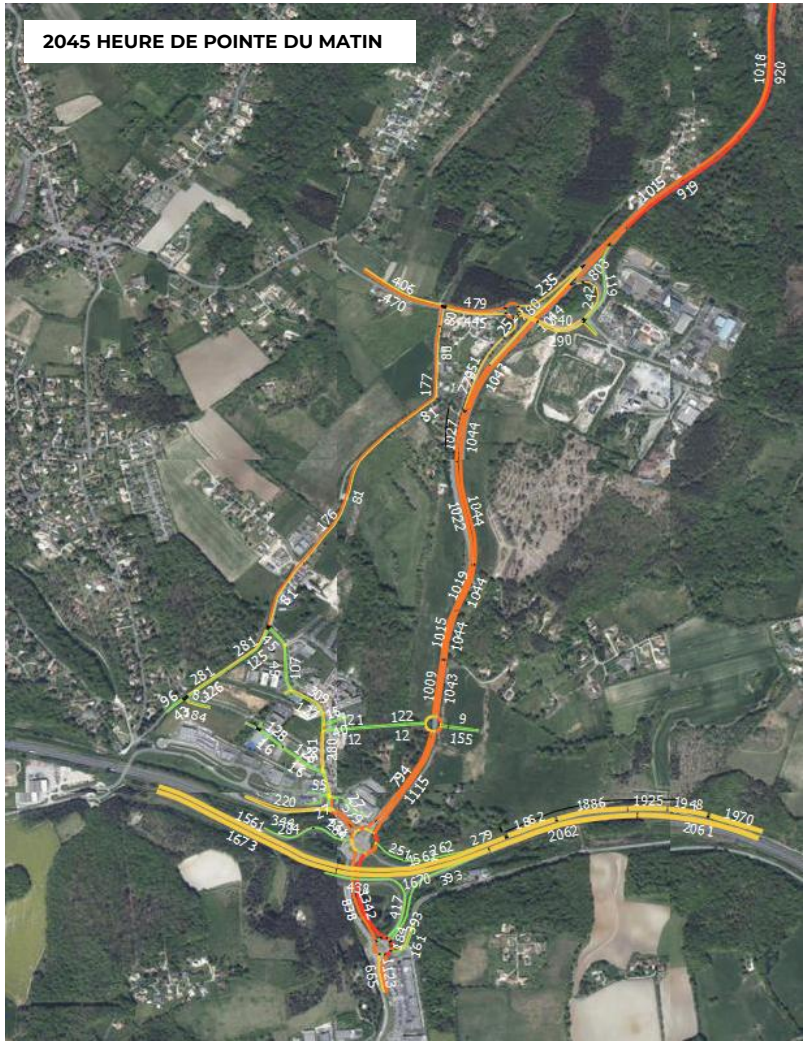
Néanmoins, pour les flux en direction de Périgueux depuis Créavallée, le projet permet d'améliorer leur parcours. Le temps de parcours moyen en direction depuis Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de : 7 minutes 15 (contre 21 minutes sans le projet en 2035).

Cela a un impact légèrement positif sur les branches de sortie de l'A89.

Remontée de file maximale (nb de véhicules)

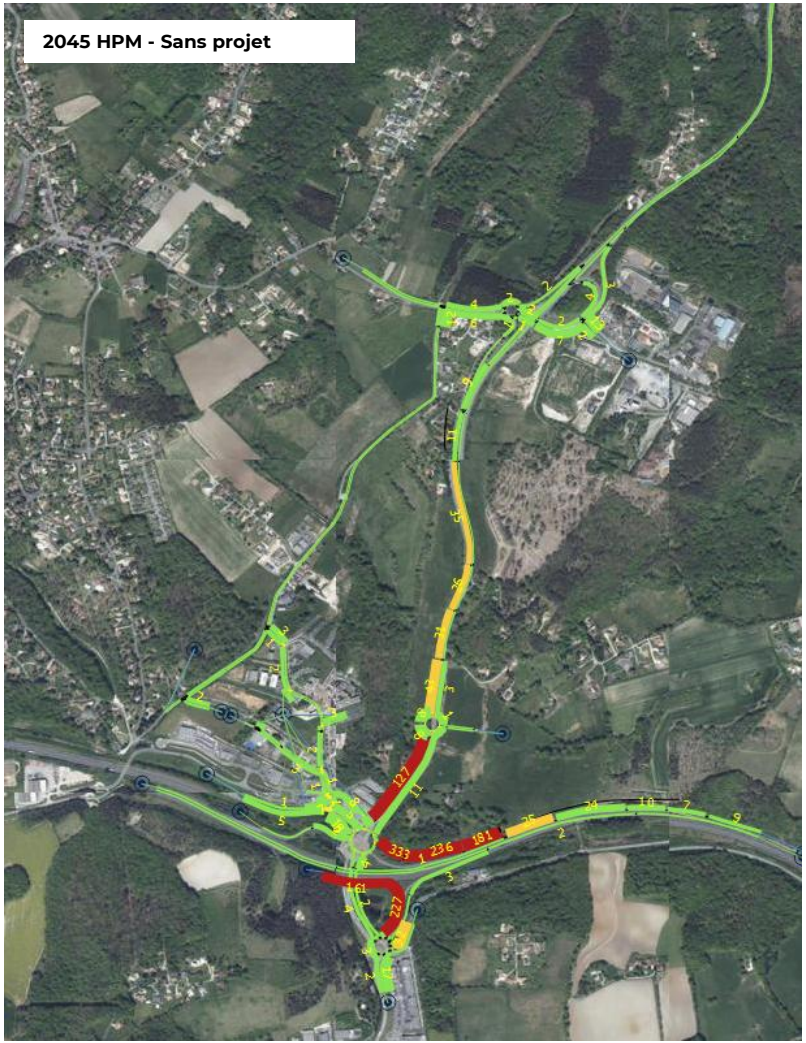
2045

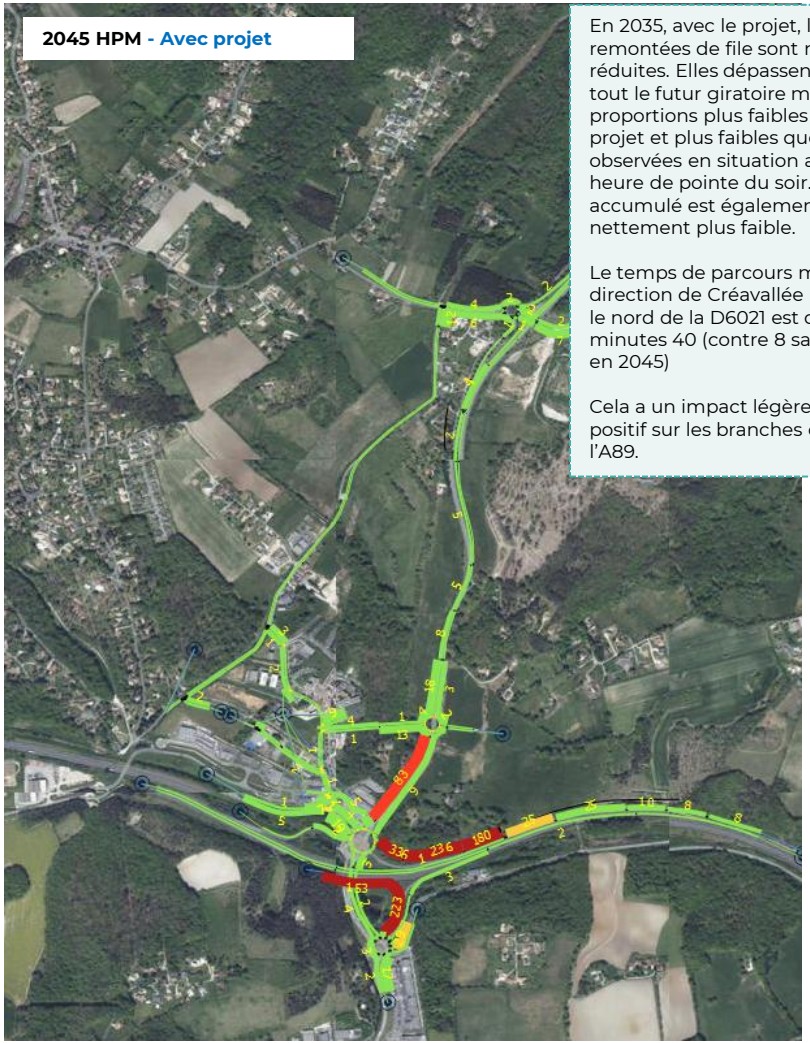
- 2045 avec projet – Débits simulés à l'heure de pointe du matin



Débits simulés

En 2045 à l'heure de pointe du matin, sur l'axe en projet sont modélisés :
- 122 véhicules en direction de Créavallée Nord
- 12 véhicules en direction de la D6021





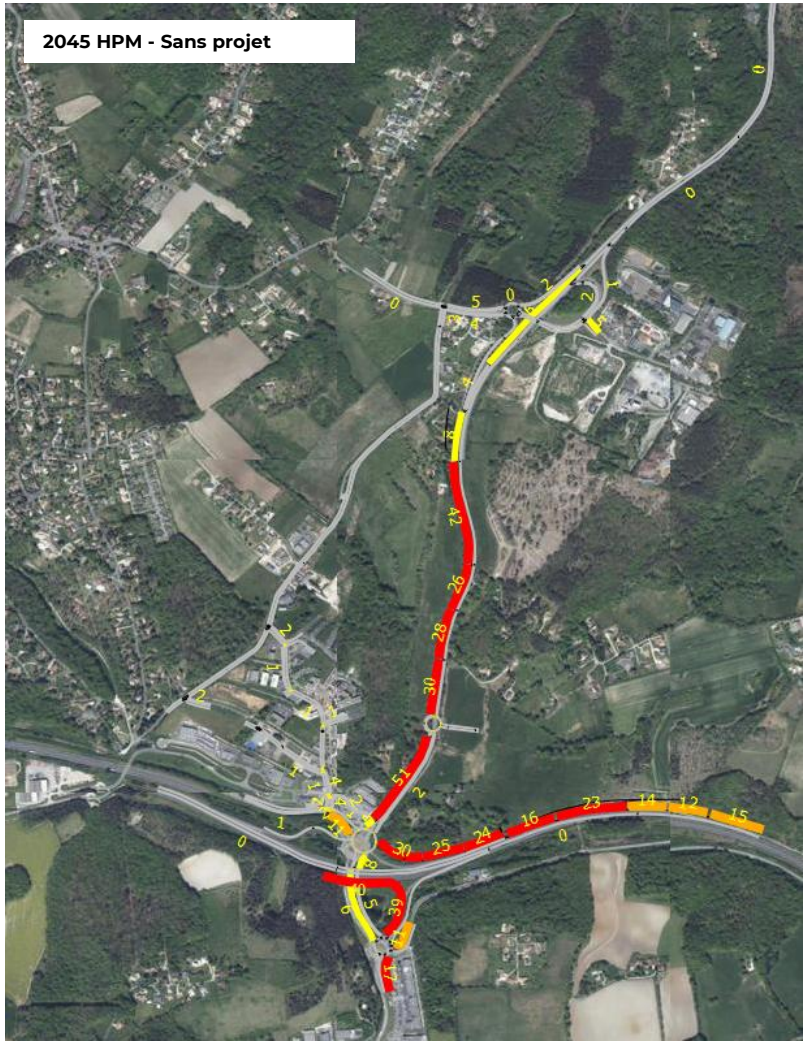
En 2035, avec le projet, les remontées de file sont nettement réduites. Elles dépassent malgré tout le futur giratoire mais dans des proportions plus faibles que sans le projet et plus faibles que celles observées en situation actuelle en heure de pointe du soir. Le retard accumulé est également nettement plus faible.

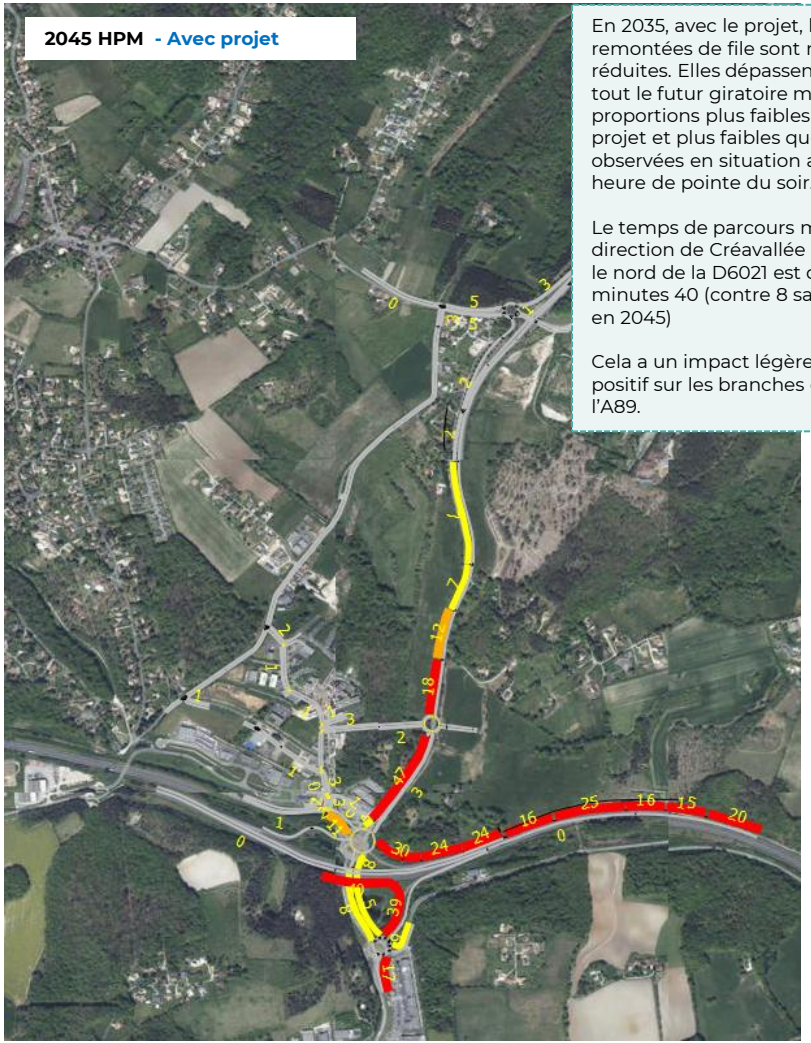
Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de : 2 minutes 40 (contre 8 sans le projet en 2045)

Cela a un impact légèrement positif sur les branches de sortie de l'A89.

Retard simulé en seconde

- 2045 avec projet – File d'attente simulés à l'heure de pointe du matin



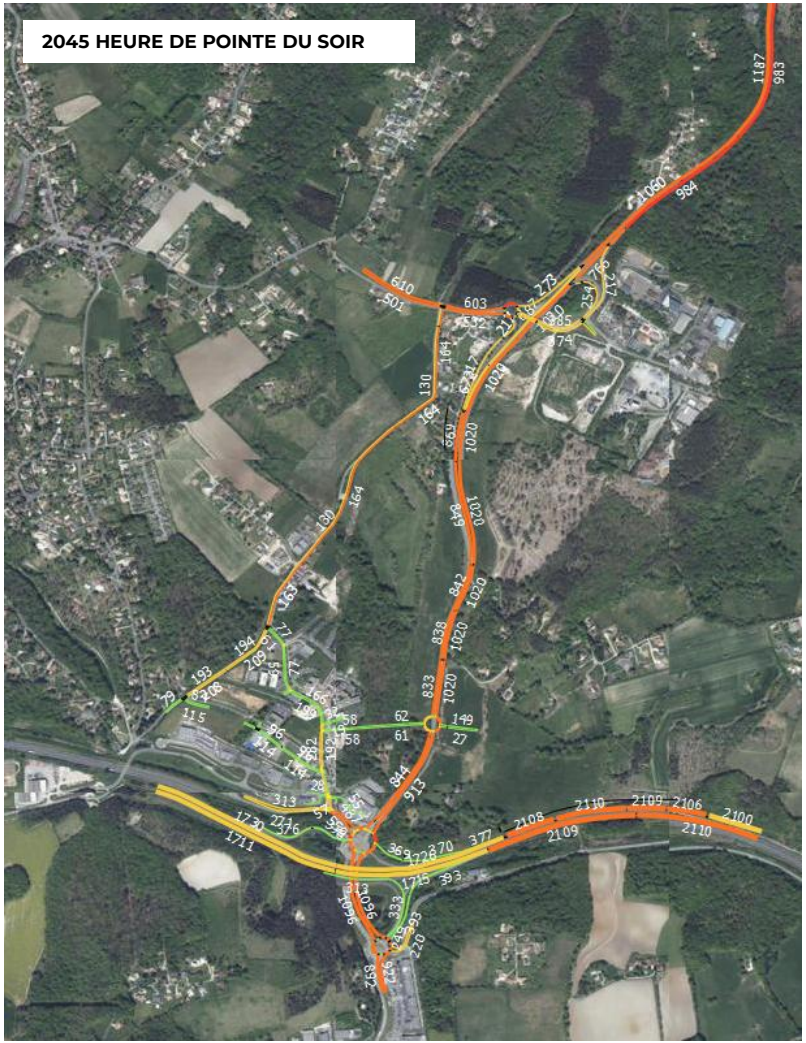


En 2035, avec le projet, les remontées de file sont nettement réduites. Elles dépassent malgré tout le futur giratoire mais dans des proportions plus faibles que sans le projet et plus faibles que celles observées en situation actuelle en heure de pointe du soir.

Le temps de parcours moyen en direction de Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 est de : 2 minutes 40 (contre 8 sans le projet en 2045)

Cela a un impact légèrement positif sur les branches de sortie de l'A89.

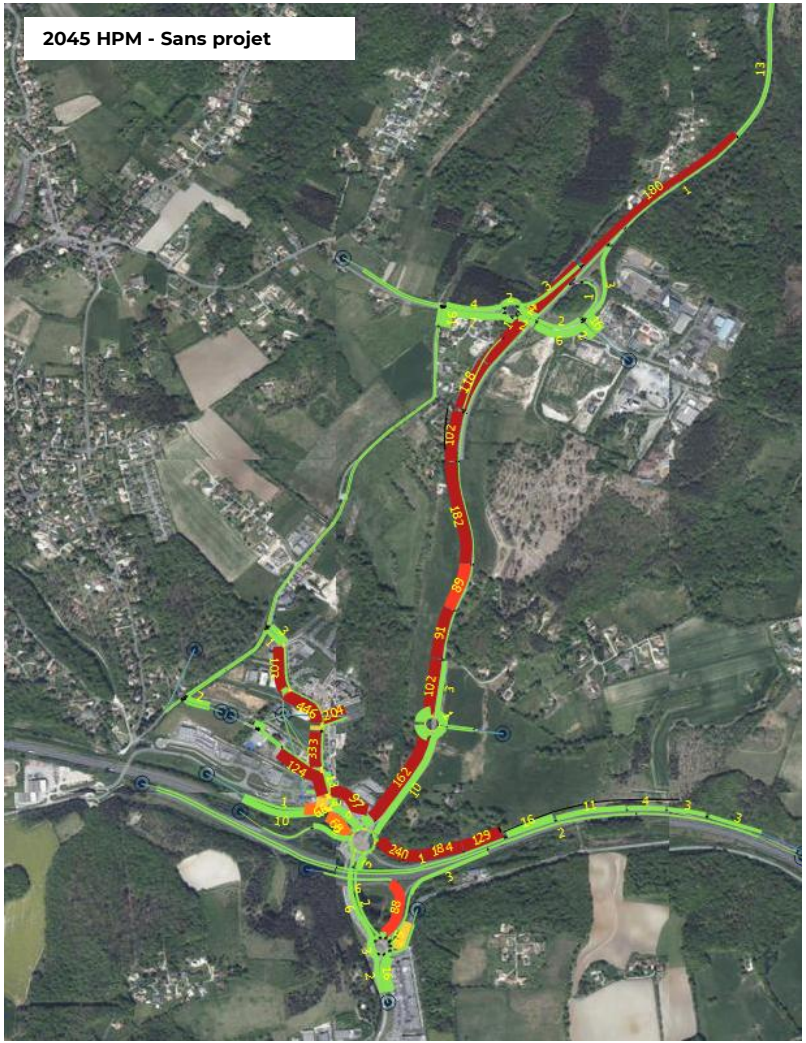
Remontée de file maximale (nb de véhicules)

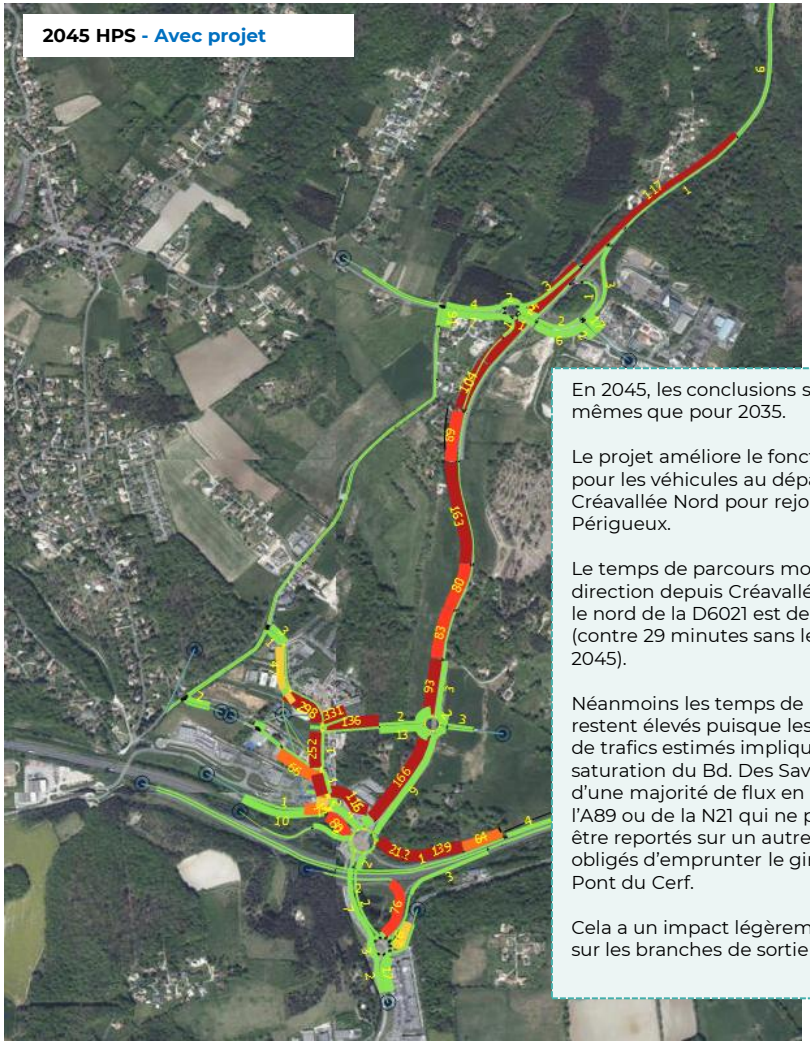


Débits simulés

En 2045 à l'heure de pointe du soir, sur l'axe en projet sont modélisés :
- 62 véhicules en direction de Créavallée Nord
- 61 véhicules en direction de la D6021

Les flux sont équivalents à ceux observés en 2035. Les congestions simulées étant plus forte en 2045, elles impactent l'insertion des véhicules sur l'axe créé.





En 2045, les conclusions sont les mêmes que pour 2035.

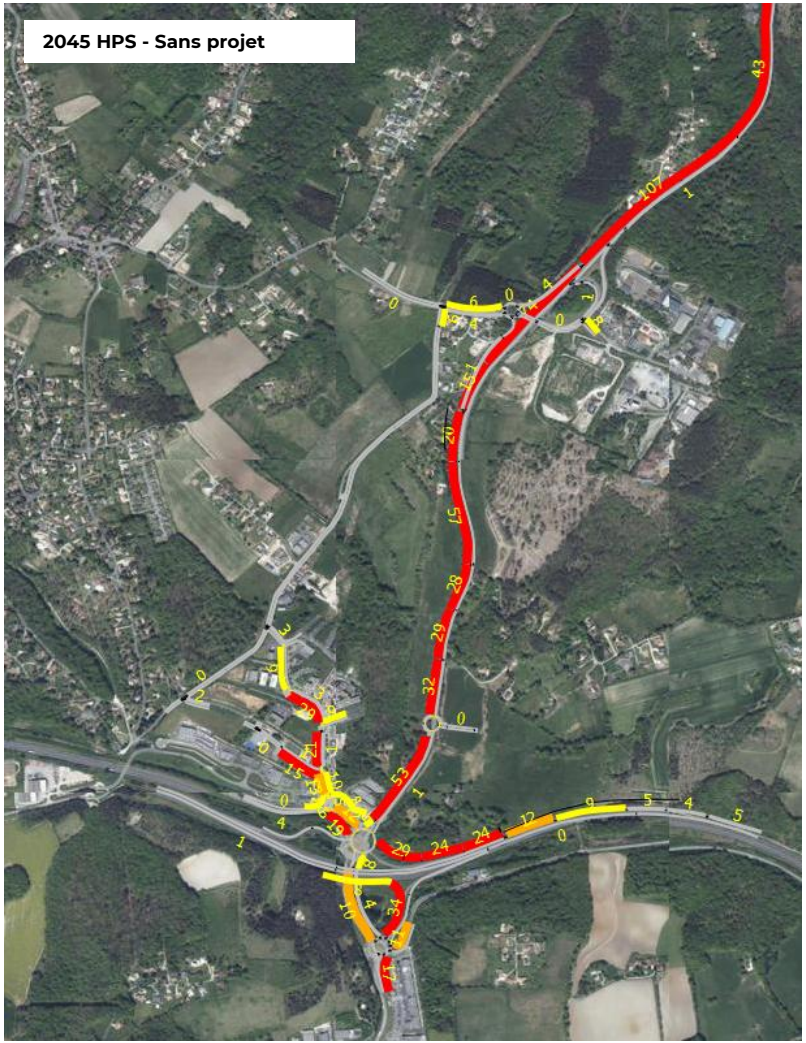
Le projet améliore le fonctionnement pour les véhicules au départ de Créavallée Nord pour rejoindre Périgueux.

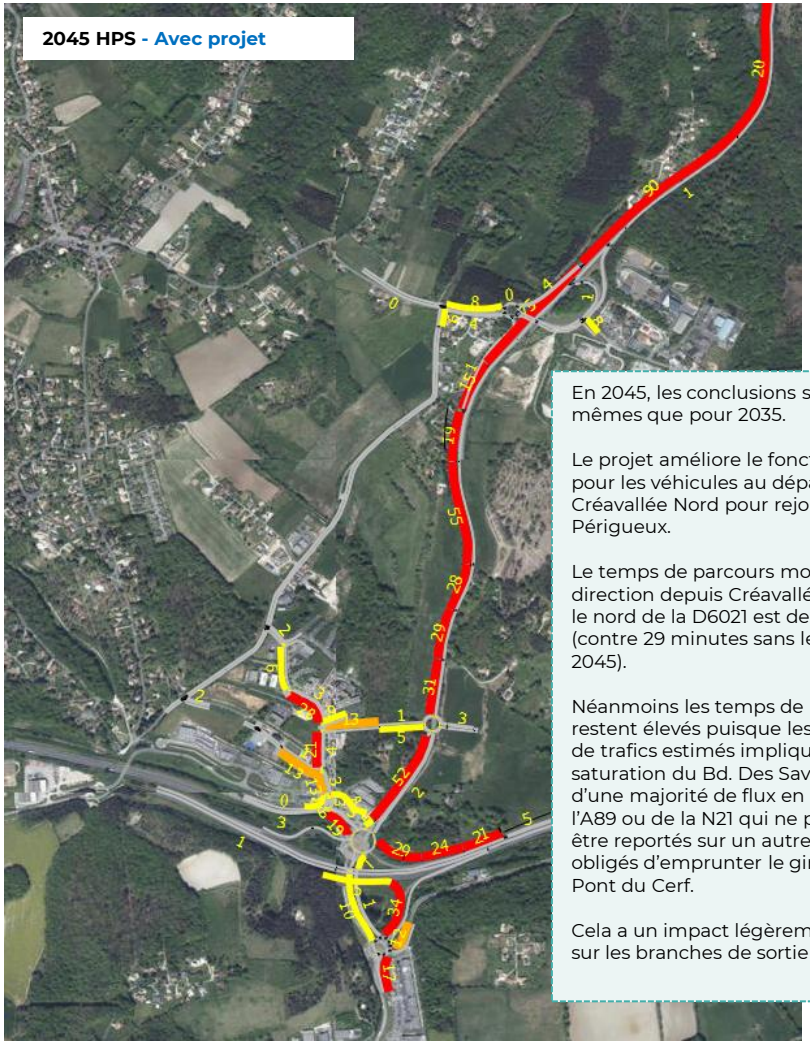
Le temps de parcours moyen en direction depuis Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de : 13 minutes (contre 29 minutes sans le projet en 2045).

Néanmoins les temps de parcours restent élevés puisque les générations de trafics estimés impliquent une saturation du Bd. Des Saveurs à cause d'une majorité de flux en direction de l'A89 ou de la N21 qui ne peuvent pas être reportés sur un autre axe et sont obligés d'emprunter le giratoire du Pont du Cerf.

Cela a un impact légèrement positif sur les branches de sortie de l'A89.

Retard simulé en seconde





En 2045, les conclusions sont les mêmes que pour 2035.

Le projet améliore le fonctionnement pour les véhicules au départ de Créavallée Nord pour rejoindre Périgueux.

Le temps de parcours moyen en direction depuis Créavallée Nord vers le nord de la D6021 est de : 13 minutes (contre 29 minutes sans le projet en 2045).

Néanmoins les temps de parcours restent élevés puisque les générations de trafics estimés impliquent une saturation du Bd. Des Saveurs à cause d'une majorité de flux en direction de l'A89 ou de la N21 qui ne peuvent pas être reportés sur un autre axe et sont obligés d'emprunter le giratoire du Pont du Cerf.

Cela a un impact légèrement positif sur les branches de sortie de l'A89.

Remontée de file maximale (nb de véhicules)

D

ANALYSE ET COMPARAISON DES SCÉNARIOS

- Débits empruntant la voie créée entre la D6021 et le Bd. Des Saveurs

	HPM			HPS		
	2025	2035	2045	2025	2035	2045
En direction de la D6021	14	10	12	43	65	62
En direction de Créavallée Nord / Bd. Des Saveurs	77	113	122	28	68	61
	91 veh/h	**123 veh/h**	**134 veh/h**	**71 veh/h**	**133 veh/h**	**123 veh/h**

A partir des données de l'enquête OD réalisées, les débits aux heures de pointe susceptibles d'emprunter l'axe créé entre la D6021 et le Bd. Des Saveurs seraient de l'ordre d'une centaine de véhicules en situation actuelle et entre 120 et 140 véhicules à horizon 2035 / 2045 avec la création de la Clinique notamment.

A l'heure de pointe du matin, l'axe est principalement utilisé par les flux en provenance de Périgueux en direction de Créavallée Nord
A l'heure de pointe du soir, l'axe est principalement utilisé par les flux en provenance de Créavallée Nord en direction Périgueux.

Les congestions plus importantes et persistantes observées en 2045 limitent le débit sur le nouvel axe, ce qui explique des débits équivalents entre 2035 et 2045 à l'heure de pointe du soir malgré les augmentations des trafics globaux.

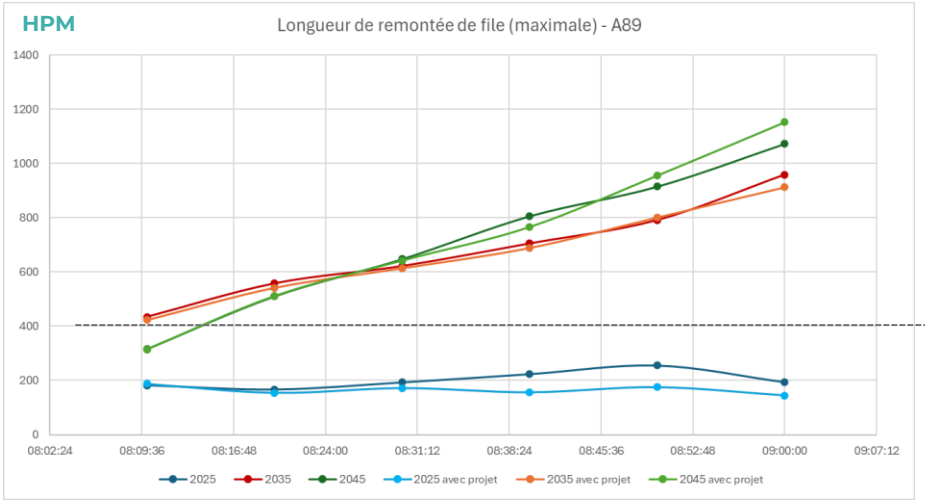
Cependant, à partir des résultats de la simulation, en 2035 et 2045 les flux en direction ou en provenance de l'entrée/sortie Ouest de la Clinique ayant pour origine ou destination Périgueux, se reportent plutôt par la Rte de Charbonnieras. Ces flux n'empruntent donc pas le nouvel axe créé dans les simulations.

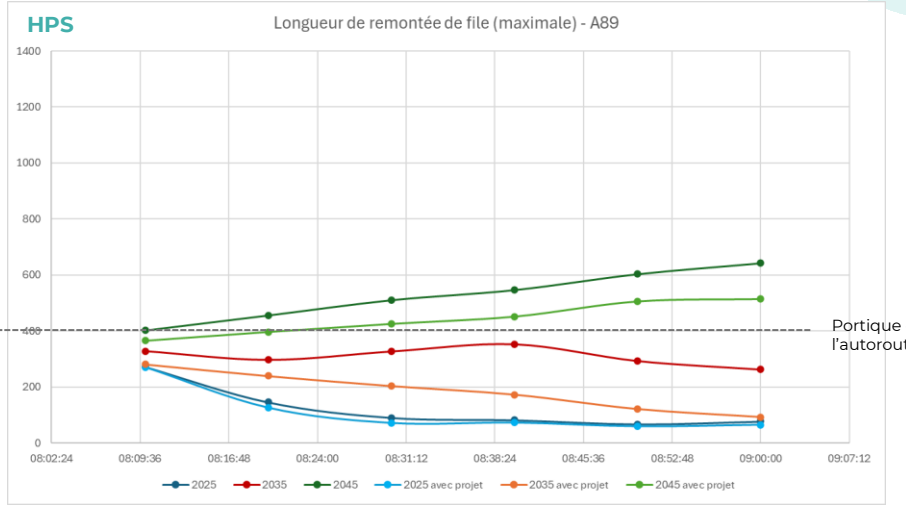
De même en situation actuelle, une partie des flux depuis ou vers Créavallée Nord et en direction ou en provenance du nord du périmètre empruntaient déjà la Rte de Charbonnieras comme une alternative à la D4 :

- une cinquantaine de véhicules en provenance de Périgueux ont emprunté la Rte de Charbonnieras à l'HPM
- une quarantaine de véhicules en direction de Périgueux ont emprunté la Rte de Charbonnieras à l'HPS

Ces flux ont continué de privilégier cet itinéraire lors des simulations mais une partie de ces flux pourraient malgré tout se reporter sur le nouvel axe créé.

- Analyse détaillée sur la branche de sortie de l'A89 depuis Brive la Gaillarde





A l'heure de pointe du matin :

En 2026 en situation actuelle, les remontées de file maximales observées ne remontaient pas au delà du musoir de la branche de sortie de l'A89. (Cela est cohérent avec les observations réalisées lors de l'enquête OD où il n'avait pas été observé des remontées de file dépassant le musoir).

En situation projet, la création de l'axe améliore légèrement l'insertion des véhicules en sortie de l'A89 (légère réduction du nombre de véhicules circulant dans le giratoire bloquant l'insertion depuis l'A89).

En revanche, sur 2035 et 2045, les résultats sont globalement équivalents avec ou sans le projet. Les générations de trafics supplémentaires engendrent des remontées de file sur l'autoroute au delà du portique de la branche de sortie.

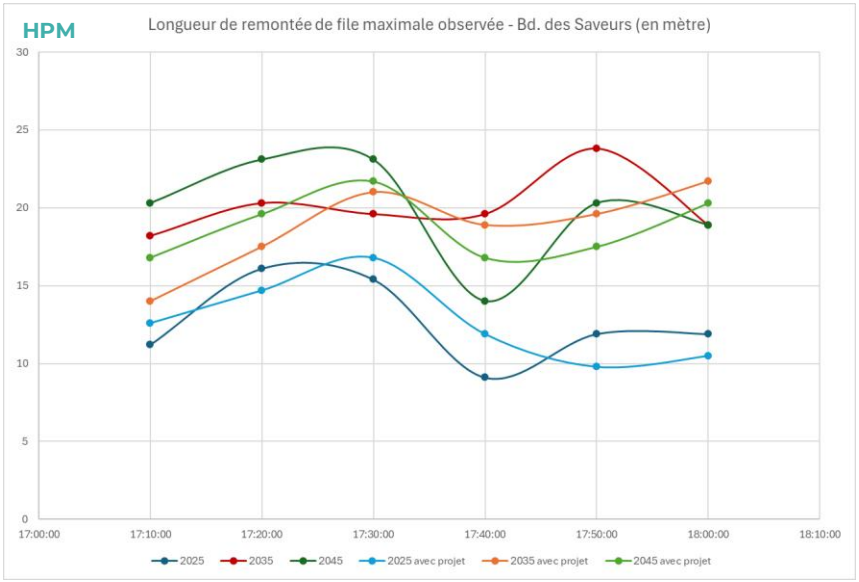
A l'heure de pointe du soir :

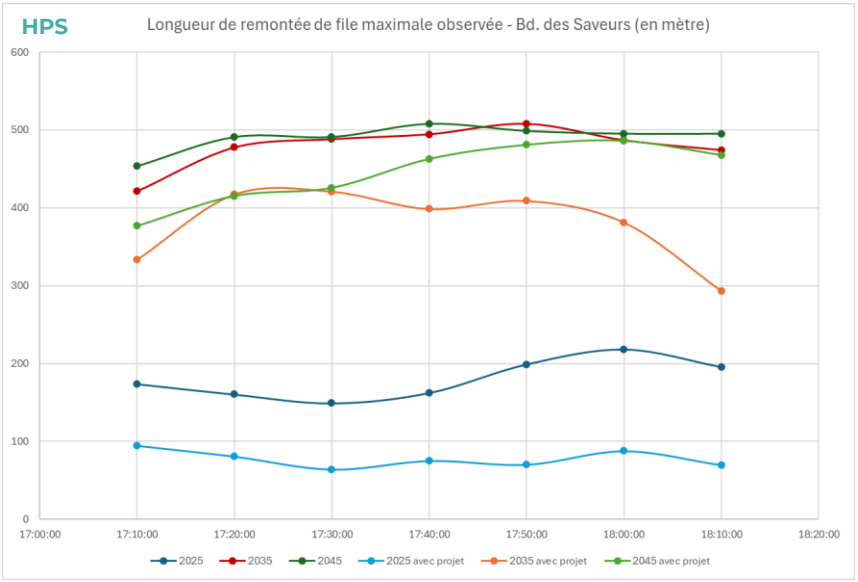
En 2026, les remontées de file maximales sont légèrement plus faibles en présence du projet avec ou sans projet.

En 2035, les remontées de file maximales sont plus élevées, mais en moyenne ne dépasse pas le portique. Le projet permet en revanche de réduire ces remontées de file.

En 2045, en revanche, avec ou sans projet, les générations de trafic supplémentaire estimées pourraient impliquer des remontées de file qui dépasseraient le portique de la branche de sortie même à l'heure de pointe du soir.

- Analyse détaillée sur la branche de sortie sur la D4 / Bd. Des Saveurs





A l'heure de pointe du matin :

En 2026, 2035, 2045, les remontées de file sont faibles sur le Bd. Des Saveurs, les flux sortants depuis Créavallée Nord sont faibles, de fait peu de perturbations sont observées.

Les remontées de files sont équivalentes entre situation projet ou sans projet sur la D4. Elles sont plus importantes entre 2035 et 2045 par rapport à 2026, sans que cela ne pose de problème de circulation.

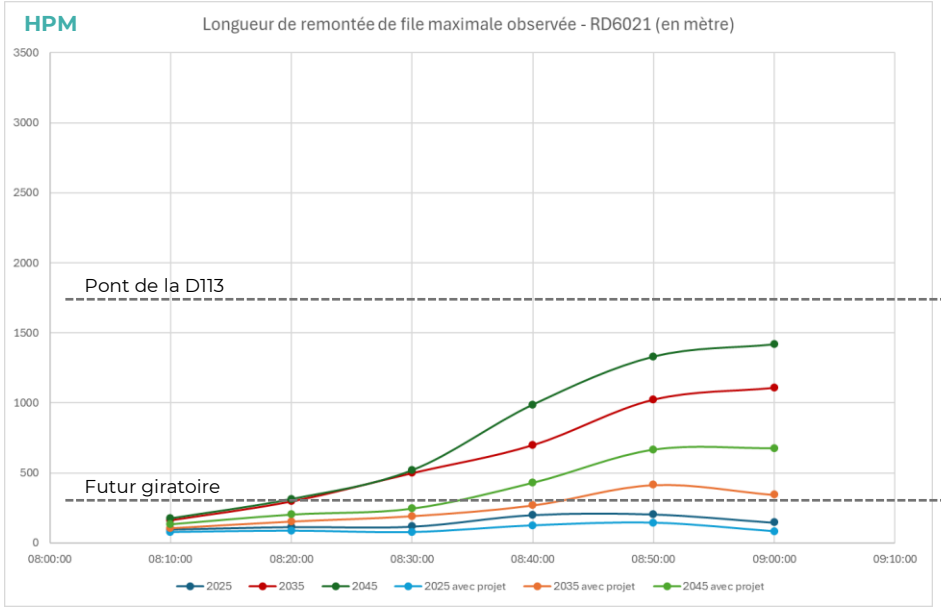
A l'heure de pointe du soir :

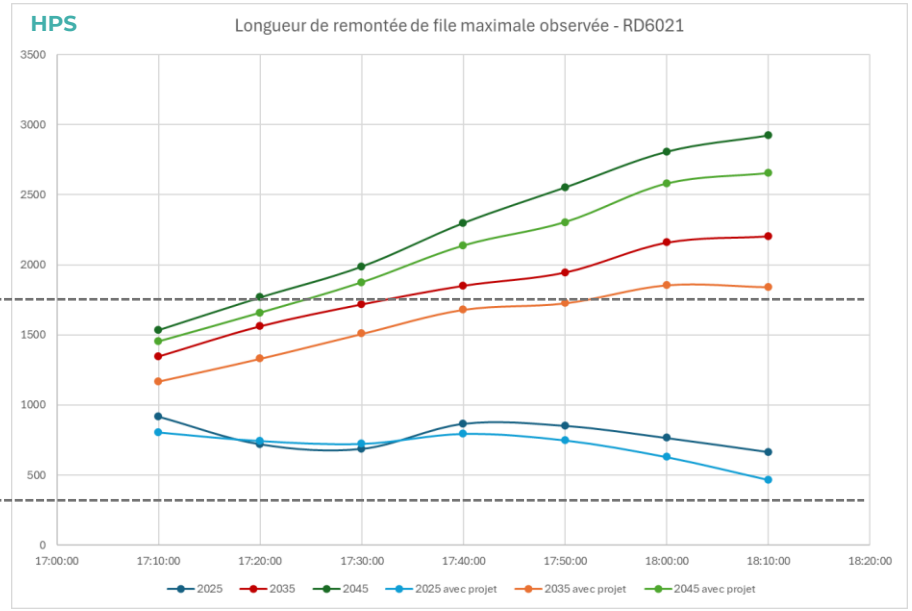
En 2026, la création du projet permet d'améliorer les problématiques de remontées de file observées sur le Bd. Des Saveurs : avec une réduction moyenne de 100m sur la remontée de file maximales observés sans projet.

En revanche, en 2035 et 2045, les remontées de file sont fortement plus importantes en lien notamment avec l'impact engendré par la Clinique. Les remontées de file maximales simulés pouvant tendre vers les 500m de longueur au maximum. Néanmoins, le projet a un impact positif sur la longueur des remontées de file.

Pour nuancer les résultats :
- *Au vu de la forte congestion, certains véhicules pourraient dans la réalité privilégier la Rte de Charbonnieras et réduire les remontées de file ici observées, notamment en situation existante sans le projet d'axe entre la D6021 et le Bd. Des Saveurs.*
- *Lors des observations terrains, il a également régulièrement été observé des comportements plus coopérants par les véhicules circulant sur la D4 qui réduisaient leur vitesse pour faciliter l'insertion des véhicules depuis le Bd. Des Saveurs vers la D4.*

- Analyse détaillée sur la D6021





A l'heure de pointe du matin :

En 2026, les remontées de files maximales sont faibles et ne remontent pas jusqu'au future giratoire d'accès à Créavallée Est. Avec le projet, les remontées de files sont légèrement diminuées.

En 2035 et 2045, l'augmentation des flux dégradent le fonctionnement circulatoire, les remontées de file sont nettement plus importantes et sont de l'ordre de celles observées à l'heure de pointe du soir en situation actuelle.
En situation projet, les remontées de file maximales ont diminuées mais dépassent malgré tout le futur giratoire.

A l'heure de pointe du soir :
L'évolution des trafics génèrent une forte augmentation des congestions sur la D6021. Les remontées de file dépassent le pont de l'échangeur avec la D113.

Néanmoins, les congestions observées sont toujours plus faibles lorsque l'axe entre Crévallée Nord et la D6021 est modélisé, avec des remontées de file plus faibles d'environ 100 et 300m en moins.

Cependant, malgré la présence de l'axe modélisé, les perturbations restent visibles sur la D6021 ou le Bd. Des Saveurs.

- Différence de temps de parcours depuis / vers Créavallée

	2025		2035		2045	
	Sans projet	Avec projet	Sans projet	Avec projet	Sans projet	Avec projet
Heure de pointe du matin En direction de Créavallée Nord depuis Périgueux	00:03:07	00:02:09	00:06:53	00:02:33	00:07:58	00:02:43
Heure de pointe du soir En direction de Périgueux depuis Créavallée Nord	00:08:33	00:02:41	00:21:07	00:07:16	00:29:33	00:13:05

L'impact de la création du projet pour l'accessibilité de Créavallée Nord depuis ou vers Périgueux notamment est identifiable sur la base des temps de parcours calculés.

A l'heure de pointe du matin :
En 2026, le matin même sans perturbation observée en situation actuelle, le projet permet de gagner 30 secondes sur les temps de parcours simulés depuis le nord vers Créavallée nord.

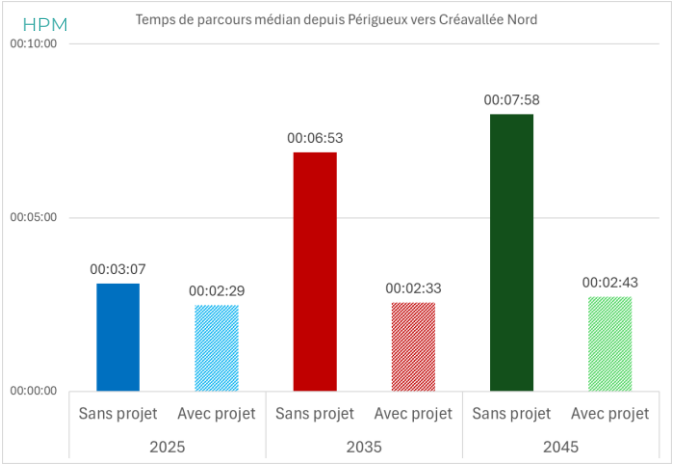
En 2035 et 2045, les flux supplémentaires augmentent les remontées de file sur la D6021 même le matin alors qu'elle n'était pas congestionnée en 2026 pour atteindre des remontées de file équivalentes à celles observées le soir en situation actuelle.
En présence du projet, les temps de parcours moyens sont plus faibles et sont équivalents à ceux simulés pour 2026 avec le projet

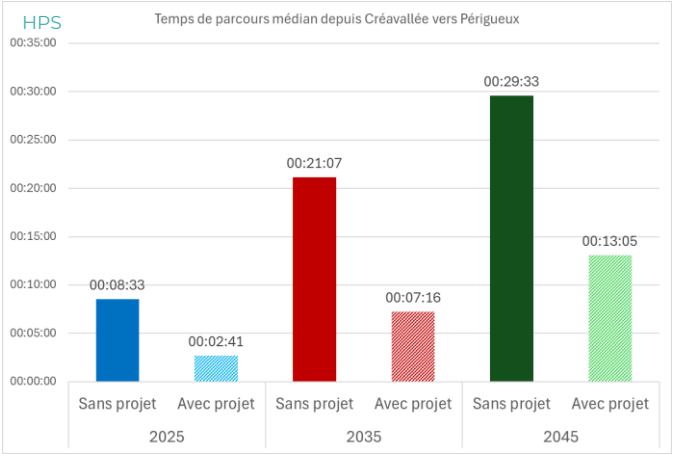
A l'heure de pointe du soir :
En 2026, malgré les congestions actuelles, les temps de parcours depuis Créavallée Nord vers Périgueux sont améliorés, les véhicules évitant les ralentissements liés à l'insertion vers la D4.

En 2035 et 2045, les temps de parcours sont plus faibles avec le projet mais restent élevés : le Bd. Des Saveurs est saturé. En présence du projet : cela est lié au fait que les véhicules sont bloqués également dans les congestions simulées sur le Bd. Des Saveurs. Pour rappel depuis la branche de la D4 dans le giratoire du Pont du Cerf, 75% des véhicules ont pour destination l'A89 ou la N21 : ceux là n'empruntent donc pas l'itinéraire créé).

Pour rappel, le temps de parcours modélisé en 2026 à l'HPS était plus long que celui observé habituellement d'après les données Google Maps (8 min simulés contre 6 minutes d'après Maps), en lien avec des véhicules moins coopératifs sur le logiciel que dans la réalité. Les temps de parcours simulés ne sont pas donc pas nécessairement les temps de parcours qui seraient réellement affichés dans la réalité mais servent plutôt comme une base de comparaison entre les scénarios.

De plus, il a été fait le choix de conserver une répartition équivalente entre les véhicules qui shuntent par la Rte de Charbonnieras et ceux qui empruntent la D4 habituellement. Dans la réalité, une proportion plus importante de report vers la Rte de Charbonnieras pourrait être observée en cas de saturation aussi importante avec ou sans le projet. Il est ainsi présenté une version pessimiste en termes d'effets sur les remontées de trafics.





E

SYNTHÈSE ET CONCLUSION DE L'ÉTUDE

- La création du barreau entre la D6021 et le Bd. Des Saveurs a un impact bénéfique pour l'accessibilité de Créavallée Nord et de la future Clinique pour les flux en provenance ou en direction de Périgueux.

  - Via les simulations, le projet serait emprunté par **entre 70 et 140 veh/h** aux heures de pointe tous sens confondus selon les différents horizons étudiés.
    - Sur la branche d'entrée en provenance de la D4 du giratoire du Pont du Cerf : 75% des flux ont pour destination l'A89, N21, ces flux là ne sont reportés sur l'axe créé.
    - Les flux en lien avec l'accès Ouest de la Clinique et Périgueux ont privilégié dans les simulations l'itinéraire par la Rte de Charbonnieras.
    - Certains flux utilisent déjà la Rte de Charbonnieras pour éviter la D6021 (40 à 50 véhicules dans un sens en fonction de l'heure de pointe)

  - **Amélioration des temps de parcours depuis / vers Créavallée Nord et le nord du périmètre d'étude**

    Avec les flux actuels (2026) :
    - les temps de parcours simulés pour rejoindre Créavallée Nord depuis le nord de la D6021 sont de 2 min avec le projet contre 3 min simulés sans le projet le matin.
    - les temps de parcours simulés pour rejoindre le nord de la D6021 depuis Créavallée Nord sont de 2 min 40 avec le projet contre 8 min 30 simulés sans le projet le soir.
      - Pour nuancer ces résultats :
        - les temps de parcours sont particulièrement intéressants à prendre en compte ici pour une base de comparaison entre les scénarios mais ne représentent pas exactement la réalité. Les temps de parcours simulés notamment à l'heure de pointe du soir entre Créavallée et la D6021 nord, sont supérieurs à ceux observés aujourd'hui (plutôt de l'ordre de 6 minutes).
        - On peut malgré tout observer l'impact bénéfique entre scénario existant et scénario projet.

  - **Le projet permet de réduire les remontées de file observées sur la D6021 à l'heure de pointe du matin et du soir**. Les temps de parcours sont fortement améliorés en comparaison des véhicules qui empruntent le giratoire du pont du Cerf pour rejoindre ensuite Périgueux. En revanche, les remontées de file restent importantes à horizon 2035 et 2045 à l'heure de pointe du soir, avec ou sans le projet (remontée de file dépassant le pont avec l'échangeur de la D113).

  - Le projet permet de **réduire les remontées de file et la congestion observée sur le Bd. Des Saveurs** générés par les difficultés d'insertion vers la D4. Elles restent néanmoins importantes à horizon 2035 et 2045 même en présence du projet. En particulier à horizon 2045 où, la saturation est importante et même les flux souhaitant rejoindre l'axe créé sont impactés par les congestions sur le Bd. Des Saveurs, limitant le débit empruntant l'axe étudié.
    - Pour nuancer ces résultats, :
      - Certains flux en provenance de Créavallée Nord / Clinique pourraient de fait plutôt être reportés vers la Rte de Charbonnieras (ici dans les simulations, les flux qui empruntaient le giratoire du Pont du Cerf initialement étaient systématiquement reportés vers le nouvel itinéraire et et en l'absence du projet routier, les générations étaient dirigées vers le giratoire du Pont du Cerf plutôt que la Rte de Charbonnieras selon les mêmes proportions qu'à l'actuel).
      - Certains véhicules pourraient être plus coopératifs que via la simulation notamment les véhicules circulant sur la D4 qui sur le terrain adaptaient leur vitesse et laisser passer un ou plusieurs véhicules depuis le Bd. Des Saveurs (impact sur le temps de parcours simulés également).

  - Le projet n'a **pas d'impact majeur sur les conditions de circulation sur les branches de sortie de l'A89** : les résultats sont globalement équivalents : une légère amélioration est observée en présence du projet (moins de flux dans le giratoire qui tournent depuis la D4 vers la D6021 qui bloquaient l'insertion des véhicules depuis l'A89 depuis Brive-la-Gaillarde)

	Points positifs	Points négatifs
Accessibilité Créavallée Nord / Clinique	• En présence du projet : Amélioration des temps de parcours depuis ou vers Périgueux à l'HPM et à l'HPS	• Flux en lien avec le Côté Ouest de la Clinique privilégient plutôt la Rte de Charbonnieras
Circulation sur la D6021 – Rte de la Rampinsolle	• En présence du projet : Réduction des remontées de file à l'HPM et à l'HPS	• Avec ou sans projet : Congestions importantes sur la D6021 à l'HPS
Circulation sur la D4 / Bd. Des Saveurs	• En présence du projet : Réduction des remontées de file sur le Bd. Des Saveurs à l'HPS	• Avec ou sans projet : Congestions persistantes sur la D4 et le Bd. Des Saveurs à l'HPS (principalement en 2035 et 2045) qui pourraient rendre la Rte de Charbonnieras plus attractive que le projet à l'heure de pointe du soir • Majorité des flux non concernés par le projet (75% des flux en entrée du giratoire du Pont du Cerf depuis la D4 ont pour direction l'A89 ou la N21 à l'HPS)
Circulation sur les branches de sortie de l'A89	• En présence du projet : Légère amélioration des remontées de file sur la branche de sortie de l'A89 en provenance de Brive-la-Gaillarde	-