

augmentation du trafic routier source de pollutions, et l'absence de cohérence avec les principes du développement durable et de la fin du "tout-voiture".

Nous avons constaté que les exagérations multiples concernant les destructions irréversibles et autres catastrophe inéluctables, de même que les approbations sans retenue, les unes comme les autres, n'apportaient pas d'argument factuel, et ne nous ont pas permis, sauf à la marge, de dégager d'éléments visant le projet mis à l'enquête.

Un troisième ensemble d'observations a orienté nos questionnements par la suite soumis au maître d'ouvrage. Circulation et comptages routiers ; financement ; aspect légaliste ; l'impact sur la santé ; l'urbanisation ; l'impact social, l'environnement et patrimoine regroupant le classement UNESCO, l'impact chantier, les inondations, l'insertion dans le paysage, le patrimoine personnel, culturel et archéologique ;

En résumé

La majorité des contributeurs favorables au projet mis à l'enquête publique, met en avant l'amélioration de la circulation, le bien vivre dans Beynac et aux alentours, l'attractivité touristique et le développement économique. Ils approuvent également les mesures propres à garantir la protection du patrimoine et l'intégration dans le paysage.

La majorité des contributeurs opposés au projet ont principalement manifesté une opposition globale au dossier mis à l'enquête. Parmi eux certains ont argumenté en isolant du dossier des éléments techniques qu'ils contestent et qui ont été repris par d'autres contributeurs.

Enfin quelques intervenants concernés personnellement ont fait valoir les nuisances plus ou moins importantes auxquelles la réalisation du projet allait les soumettre.

Un procès-verbal de synthèse des observations recueillies pendant l'enquête publique a été rédigé et remis le 25 octobre 2017, au maître d'ouvrage qui disposait d'un délai courant jusqu'au 09 novembre son mémoire en réponse.

Ce document qui nous a été communiqué le 03 novembre est joint au présent rapport.

## **4- Mémoire en réponse**

### **4.1 Analyse de son contenu**

REPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHÈSE DES  
OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE  
PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE  
EN DATE DU 25 OCTOBRE 2017

## PREAMBULE

L'enquête publique a permis de recueillir 2653 observations (registres dématérialisé et papier et adresse mail) ce qui témoigne d'une grande implication de la population et de son intérêt certain pour le projet.

Toutefois, il convient de pondérer cet apparent engouement et de relativiser le volume de ces observations.

En dépit de leur nombre substantiel, le Département les a lues intégralement et il appert que :

- de nombreuses observations sont hors objet de l'enquête et notamment celles afférentes à l'utilité publique du projet comme cela est démontré ci-dessous ;
- de nombreuses personnes se sont prononcées contre le projet sans développer d'argumentaire ;
- des personnes ont déposé de manière itérative des observations ayant le même contenu en substance.

Par ailleurs, pendant le déroulement de l'enquête, le Maître d'Ouvrage a fait constater des agissements fallacieux de collectifs opposés au projet et qui étaient de nature à fausser le résultat de l'enquête. Les constats ainsi effectués par huissier ont été transmis à la Commission d'enquête. Dès lors, afin de répondre de la manière la plus exhaustive possible, par le présent rapport, le Maître de l'ouvrage, s'attachera dans un premier temps à répondre aux grands thèmes et questions soulevés par la Commission d'enquête dans son procès-verbal de synthèse et dans un second temps, il traitera les questions particulières.

Il s'appuiera sur le rapport n° 011799-01 de septembre 2017 établi par M FORRAY, du Conseil général de l'environnement et du développement durable, missionné par le Ministère de la transition écologique et solidaire.

### 1 - L'OBJET DE L'ENQUETE

L'objet de l'enquête unique concerne les autorisations administratives suivantes relatives au projet de contournement de Beynac et Cazenac, à savoir :

- l'Autorisation Unique Installations, Ouvrages, Travaux, Aménagements (AU IOTA) regroupant les autorisations au titre de la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LEMA) comprenant l'étude d'incidence NATURA 2000, de la dérogation pour atteinte aux espèces ou habitats d'espèces protégées (CNP) et du défrichement ;
- les Permis d'Aménager (PA) en Site Patrimonial Remarquable sur les communes de Castelnaud-La-Chapelle et de Vézac.

Les dossiers d'autorisation correspondants ont été adressés au guichet unique du service instructeur (DDT24 : Direction Départementale des Territoires de la Dordogne) par courrier du 14 novembre 2016 et les dossiers définitifs remis le 23 mai 2017.

Par courrier du 22 décembre 2016 au guichet unique (DDT), le Département a sollicité l'organisation d'une enquête publique unique en application des articles L123-6 et R123-7 du code de l'environnement, regroupant les procédures relatives à l'Autorisation Unique Installations, Ouvrages, Travaux, Aménagements (I.O.T.A.) et aux permis d'aménager.

Par arrêté du 26 juillet 2017, Madame la Préfète du Département a prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique du lundi 21 août 2017 - 9 heures - au vendredi 29 septembre 2017 - 12 heures 30 sur le territoire des communes de Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac et Beynac et Cazenac.

Par arrêté préfectoral du 18 août 2017 modifiant l'arrêté du 26 juillet 2017, l'enquête publique a été prolongée jusqu'au mardi 17 octobre à 12h30.

L'enquête porte exclusivement les sujets relatifs à l'impact du projet sur l'environnement et à son intégration paysagère et patrimoniale dans le site.

*Ce qui ne relève pas de la présente enquête :*

L'objet de l'enquête publique actuelle n'est pas de recueillir les observations du public sur l'utilité publique du projet, ni sur les raisons pour lesquelles le projet a été retenu.

Comme le confirme M FORRAY, du Conseil général de l'environnement et du développement durable, missionné par le Ministère de la transition écologique et solidaire dans son rapport n° 011799-01 de septembre 2017, « *La question n'est plus de juger de l'opportunité du projet même si de très nombreuses observations sur les registres d'enquêtes abordent en fait cet aspect.* »

Dès lors toutes les observations relatives à la Déclaration d'utilité publique du projet, aux variantes du projet .... n'entrent pas dans l'objet de la présente enquête.

En effet, la question de l'opportunité du projet a été examinée lors de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

D'ailleurs, le Bilan « coût-avantage » a été considéré positif par tous les degrés de la juridiction administrative qui ont jugé, conformément à la jurisprudence constante en la matière que « *les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.* »

Ainsi, le Tribunal Administratif de Bordeaux, par décision en date du 03 mai 2007, a rejeté la requête aux fins d'annulation de l'arrêté de DUP au motif que « *... les inconvénients que présente le projet retenu ne peuvent être regardés comme excessifs et ne sont dès lors pas de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique.* »

La Cour Administrative d'Appel de Bordeaux, dans son arrêt en date du 29 juin 2009, a confirmé le jugement du Tribunal administratif en jugeant « *... qu'en égard tant à l'intérêt de l'opération pour la sécurité publique qu'aux précautions prises pour la protection du patrimoine architectural, les inconvénients qu'elle présente ne sont pas de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique ; ...* »

... et M. FORRAY de relever que la CAA « *considère que le projet est d'utilité publique au regard de ses avantages et en dépit de son coût.* »

Enfin le Conseil d'Etat par décision du 23 décembre 2010, a refusé l'admission du recours au motif « *qu'aucun des moyens n'est de nature à permettre l'admission du pourvoi.* »

Pour rappel, les décisions du Tribunal administratif et de la Cour administrative d'appel ayant acquis l'autorité de chose jugée en ce qu'elles ne peuvent plus être remises en cause, l'exercice des voies de recours n'étant plus ouvertes, s'imposent à tous et impliquent de tenir pour acquis ce qui a été jugé.

#### Remarques de la commission d'enquête sur ces préalables

Lors de nos rencontres préparatoires avec le service organisateur de l'enquête et avec le maître d'ouvrage, ces précisions sur les faits antérieurs et le périmètre précis de l'actuelle enquête publique nous ont été soulignées. Dès lors les observations attendues étaient bien ciblées.

Toutefois nous remarquons que l'intitulé de l'enquête, sur les pages de garde des documents du dossier est « Contournement de BEYNAC ».

Ce titre, sensiblement différent de l'objet de l'enquête rappelé au chapitre I ci-dessus, OBJET DE L'ENQUETE, peut prêter à confusion en laissant croire que la création de la voie est encore discutable.

Dès la première permanence, nous avons perçu la "confusion" (volontaire ?) que certains souhaitaient exploiter : voir à ce sujet l'observation 1882 sur le registre dématérialisé, par laquelle le contributeur pose la question et mentionne la réponse que la commission lui a faite.

## Observation n°1882

Par Théophile Pardo - pardoto@orange.fr  
Déposée le 2 octobre 2017 à 10h50

Revenir à la liste

Modérer l'observation

Madame la Préfète, messieurs les commissaires enquêteurs,

De la difficulté de formuler des observations globales dans cette enquête publique qui se voudrait partielle.

Le lundi 21 août j'ai participé à une rencontre avec monsieur Jean-Marc DIVINA, le président de la commission d'enquête, et les deux titulaires messieurs Michel PIERRE et Georges ROUSSEAU. Monsieur DIVINA a mentionné qu'il n'y avait plus de débat à faire et qu'il fallait porter des observations sur l'impact du projet dans le cadre de la loi sur l'eau. Monsieur Georges ROUSSEAU a précisé qu'une association comme la SEPANSO pouvait, en termes d'environnement, faire des propositions sur les modalités : ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER. Monsieur DIVINA insistant sur le mot COMPENSATION.

Nous remarquons également que des éléments tels que le "risque falaise" et les études de comptage du trafic automobile dans la traversée de Beynac, sont présents au dossier et peuvent donc appeler des commentaires, bien qu'ils n'aient pas de rapport avec l'objet précis de l'enquête.

## 2 – L'ELABORATION DU DOSSIER

Pour l'établissement du dossier soumis à enquête, le Département de la Dordogne, maître d'Ouvrage, outre les bureaux d'études spécialisés :

- a associé les services de l'Etat, et notamment la Direction Départementale des Territoires (DDT) et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de la Nouvelle-Aquitaine, dans le cadre notamment de quatre réunions de cadrage en dates des 1er avril 2016, 14 juin 2016, 6 septembre 2016 et 10 octobre 2016, tout au long de l'établissement du dossier ;

- s'est assisté des conseils et expertises d'organismes compétents en matière d'environnement avec le partenariat de l'Etablissement public territorial du bassin de la Dordogne (EPIDOR) et celui du Conservatoire des Espaces Naturels (CEN) Aquitaine.

## 3 – LES AUTORISATIONS SOLLICITEES

### 3-1 – L'Autorisation Unique IOTA : phase expérimentale

L'autorisation unique Installations, Ouvrages, Travaux, Aménagements (I.O.T.A.) a été instituée par ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014, suivie du décret d'application n° 2014-751 du 1er juillet 2014.

L'expérimentation de l'AU-IOTA a été conduite à partir du 16 juin 2014 dans les régions Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes. L'expérimentation a été étendue aux autres régions du territoire français au lendemain de la publication de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Le dossier objet de la présente enquête a été déposé auprès des services compétents le 14 novembre 2016. Il a par conséquent été rédigé conformément aux textes alors en vigueur concernant l'AU-IOTA.

Son instruction est également réalisée dans ce cadre.

L'autorisation environnementale unique, instituée par l'ordonnance 2017-80 du 26 janvier 2017 et entrée en vigueur le 1er mars 2017, précise bien dans son article 15, les dispositions transitoires pour les demandes d'autorisation déposées et instruites sous le régime d'expérimentation de l'AU-IOTA :

« 2° Les demandes d'autorisation au titre du chapitre IV du titre Ier du livre II ou du chapitre II du titre Ier du livre V du code de l'environnement, ou de l'ordonnance n° 2014-355 du 20 mars 2014 ou de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 régulièrement déposées avant le 1er mars 2017 sont instruites et délivrées selon les dispositions législatives et réglementaires dans leur rédaction antérieure à l'entrée en vigueur de la présente ordonnance ; »

La demande d'AU-IOTA telle que déposée le 14 novembre 2016 par le Conseil départemental est par conséquent instruite et délivrée par les textes applicables au moment de son dépôt.

L'AU-IOTA est UNE AUTORISATION UNIQUE POUR LE PROJET REGROUPANT LES PRESCRIPTIONS APPLICABLES POUR LES DIFFERENTS REGIMES CONCERNES, soit :

- autorisation LEMA (Loi sur l'eau et les Milieux Aquatiques), articles R 214-1 et suivants et R 214-1 et suivants du code de l'environnement ;
- dérogation pour destruction d'habitats ou d'espèces protégés (C.N.P.N), articles L 411-1 et suivants et R 411-1 et suivants du code de l'environnement,
- autorisation de défrichement, article L341-1 et suivants et R 341-1 et suivants du code forestier.

3-2 – Deux Permis d'Aménager liés aux Sites Patrimoniaux Remarquables (loi CAP –du 7/7/2016) Les communes de CASTELNAUD LA CHAPELLE et VEZAC, disposent chacune d'une ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) depuis 1995.

La loi Création Architecture Patrimoine (loi CAP) du 07 Juillet 2016 a transformé les Z.P.P.A.U.P. en Sites Patrimoniaux Remarquables (S.P.R.), modifiant ainsi le régime d'autorisations applicables aux travaux d'infrastructures routières à réaliser dans ces périmètres.

L'article 112 de la loi CAP dispose ainsi : « Les secteurs sauvegardés, les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager et les aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine créés avant la publication de la présente loi deviennent de plein droit des sites patrimoniaux remarquables, au sens de l'article L. 631-1 du code du patrimoine, et sont soumis au titre III du livre VI du même code. (...)

IV. - Les demandes de permis ou les déclarations préalables de travaux au titre du code de l'urbanisme et les demandes d'autorisation de travaux au titre du code du patrimoine déposées avant la date de publication de la présente loi sont instruites conformément aux dispositions des mêmes codes dans leur rédaction antérieure à cette date. A compter de cette même date, les dispositions réglementaires du code de l'urbanisme relatives aux travaux dans un secteur sauvegardé sont applicables aux travaux mentionnés aux articles L. 621-32, L. 632-1 et L. 632-2 du code du patrimoine, dans leur rédaction résultant de la présente loi, jusqu'à l'entrée en vigueur du décret en Conseil d'Etat prévu au IV du même article L. 632-2. »

La réglementation des secteurs sauvegardés (code de l'urbanisme) s'applique désormais aux S.P.R. et conformément aux dispositions de l'article R 421-21 de ce même code :

« Dans le périmètre des sites patrimoniaux remarquables et les abords des monuments historiques, la création d'une voie ou les travaux ayant pour effet de modifier les caractéristiques d'une voie existante doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager »

Le projet de contournement de BEYNAC, nécessite donc la demande de permis d'aménager sur le territoire des communes de CASTELNAUD LA CHAPELLE et VEZAC. Un avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France a été délivré dans le cadre de l'instruction des permis d'aménager (voir ci-dessous avis des services de l'Etat)

Un permis d'aménager est attendu par Commune à savoir :

- Castelnaud la Chapelle, délivré par le maire au nom de l'Etat,
- Vézac, délivré par le maire au nom de la Commune.

Les permis d'aménager ne peuvent pas recevoir exécution avant la délivrance de l'autorisation unique IOTA.

La commune de SAINT VINCENT DE COSSE est concernée par la présence d'un Site inscrit. La réalisation de travaux d'infrastructures de transports dans ce périmètre est soumise à l'obtention d'une autorisation préfectorale, après avis simple de l'Architecte des Bâtiments de France (A.B.F.) en application du code de l'environnement.

La demande d'autorisation de travaux en SITE INSCRIT est sollicitée au titre des art. L 341-10 et R 341-10 du code de l'environnement.

Le délai d'instruction du dossier est de QUATRE MOIS, à dater du dépôt de la demande.

A l'expiration de ce délai de 4 mois, les travaux peuvent être entrepris.

Le dossier a été envoyé en préfecture par courrier du 14 novembre 2016, en même temps que le dossier AU-IOTA.

3-3 – Les avis émis dans le cadre de l'instruction de ces demandes d'autorisations :

- Avis de l'Autorité Environnementale (avis unique I.O.T.A et permis d'aménager) du 27 mars 2017,
- Avis DRAC de Bordeaux du 19 mai 2017 (fouilles) commun aux 2 permis d'aménager avec arrêtés SF15156 et SF 15157,
- Avis de la Commission Départementale de la Nature des Paysages et des Sites (CDNPS) du 13 décembre 2016,
- Avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNP) :
- avis initial du 20 mars 2017,
- avis complémentaire du 18 juillet 2017,
- Avis du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer du 18 avril 2017 sur dérogation concernant l'espèce « loutre d'Europe »,
- Avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) :
- sur Permis d'Aménager de Castelnaud-la-Chapelle : 15 décembre 2016,
- sur Permis d'Aménager de Vézac : 19 janvier 2017.

Ce projet a été validé unanimement par toutes ces instances. Tous les avis sont favorables.

Commentaire de la commission d'enquête :

Pour le public, la complexité administrative de la procédure d'enquête unique et des deux permis d'aménager, générant un dossier en 6 volumes, comporte des éléments parfois répétitifs ou complémentaires de l'un à l'autre. Il aurait été souhaitable de réaliser un résumé non technique global et un avertissement clair sur l'objet même de l'enquête, expurgeant la D.U.P., même s'il est probable que cela n'aurait pas empêché l'expression d'une contestation sur l'utilité du projet.

#### 4- REPONSES AUX THEMATIQUES / QUESTIONS IDENTIFIES PAR LA COMMISSION D'ENQUETE DANS SON PROCES VERBAL DU 25 OCTOBRE 2017.

##### 4-1 – ASPECT CIRCULATION

**Q : Est-ce que les travaux réalisés dans la traverse de Beynac peuvent justifier une remise en cause du projet de contournement par le fait de la fluidification du trafic ?**

En préalable, le Département rappelle l'affirmation de M FORRAY : « *La question n'est plus de juger de l'opportunité du projet même si de très nombreuses observations sur les registres d'enquêtes abordent en fait cet aspect.* »

6

Par ailleurs, les deux aménagements ne doivent pas être opposés mais sont complémentaires. Les objectifs principaux poursuivis par l'aménagement communal sont de sécuriser le cheminement des piétons par la réalisation d'une promenade le long de la Dordogne, de mettre en valeur le patrimoine du village, en supprimant l'encorbellement inesthétique existant préalablement au-dessus de la rivière Dordogne.

Les objectifs du projet de contournement de Beynac, sont d'améliorer les conditions de circulation routière (notamment en période estivale) en supprimant la circulation de transit et les problèmes de congestion et de sécurité liés à la traversée du bourg et à favoriser le développement touristique local.

L'aménagement communal de la traverse du bourg dès lors réalisé n'a pas permis de fluidifier le trafic sur la route départementale du fait notamment des deux points noirs qui perdurent :

- Au droit du restaurant Maleville, au point le plus contraint, la chaussée est toujours de 4.80 m.

Cet étranglement n'a pas réglé la difficulté de croisement des véhicules.

- Coté Est, dans le virage, la chaussée est certes élargie à 6m mais la hauteur du mur de protection incite les véhicules à se déporter sur la voie. L'effet paroi n'améliore pas, là encore, la fluidification du trafic.

Par ailleurs, l'aménagement communal n'a pas permis de sécuriser le cheminement des piétons coté commerces au niveau du restaurant Maleville ... la situation est même dégradée.

De surcroît, M FORRAY, indique que « *la mission a procédé à un comptage détaillé des véhicules ... pendant 1 h 15, puis un suivi plus qualitatif pendant trois quarts d'heure complémentaires pour un trafic de la journée d'un peu plus de 8 000 véhicules/jour.*

*Elle a relevé deux conflits, l'un entre deux camions, l'autre entre un camion et un autocar, et des difficultés liées aux camping-cars. Au final, deux blocages sérieux générant une remontée de file de l'ordre de 150 mètres, et un temps d'attente de l'ordre de deux minutes ont été observés. Les conflits avec les traversées de piétons ont par contre été nombreux, mettant bien en évidence une origine non uniquement automobile des files d'attente (entre 50 et 100 m parfois).* »

En conclusion, les contraintes de circulation routière demeurent malgré l'aménagement communal de la traverse du bourg de Beynac notamment du fait du maintien des bâtiments entre route et Dordogne. Le projet ne saurait donc être remis en cause.

**Q : L'intérêt porté par les contributeurs aux problèmes générés par la circulation sur un nouveau tracé, plus de 31%, atteste de l'inquiétude ou du questionnement de beaucoup sur les nuisances et autres dangers induits ou pouvant l'être, par le contournement. Des remarques concernant la vitesse le long du tracé peuvent faire l'objet de précisions afin de les mettre en perspective avec des phénomènes de ralentissement accélération, changement de vitesses ou circulation constante à la vitesse maximum autorisée, les éléments contenus dans les observations faisant état d'affirmations autoroutières qu'il convient peut-être de modérer.**

Les caractéristiques géométriques de l'infrastructure sont celles d'une route départementale. Elles respectent les guides et recommandations techniques applicables et sont données au paragraphe 2.2 (Caractéristiques techniques de la voie nouvelle) de la pièce E2 Actualisation de l'étude d'impact.

Il s'agit d'une route bidirectionnelle avec une largeur circulable de 2 voies de 3,30m de largeur, complétée d'accotements stabilisés et enherbés d'1,20m de part et d'autre.

La vitesse maximale autorisée entre le giratoire de Monrecour et l'ouvrage de Fayrac est de 90km/h puis limitée successivement à 70km/h et 50km/h à l'Est de l'ouvrage de Fayrac, à l'arrivée dans la

zone urbanisée de Vézac, avant le carrefour avec la route de Castelnaud la Chapelle (cf. paragraphe 2.2.5 planche 5/6 du dossier E2).

De surcroît, les vitesses pratiquées seront également ralenties par la présence du giratoire à Monrecour. Q: Peut-on estimer la régulation des flux de véhicules par ces deux itinéraires par une approche comptable plausible ?

Une étude d'affectation des trafics a été réalisée sur la base d'une enquête origine/destination et les résultats sont restitués dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (cf. art. 2.13 trafics et sécurité du dossier E1 Etude d'impact initiale).

En effet, une enquête routière par interviews, a été réalisée par le CETE du Sud-Ouest entre Saint Cyprien et Beynac les 5 et 6 Août 1992 entre 7h et 19h.

Elle avait pour objectifs de comprendre l'organisation des flux de trafic sur le tronçon le plus chargé de la Voie de la vallée dans ce secteur (RD 703 entre Saint Cyprien et Vézac), en période estivale, et d'identifier précisément l'importance du trafic qui pourrait être détourné par une infrastructure nouvelle.

Elle constate que sur les 8 1 00 déplacements observés :

- 5 300 s'apparentent à du trafic de transit, soit les deux tiers,
- 2 800 sont considérés comme des échanges avec Beynac ou Saint Cyprien (origine ou destination ou du trafic local).

Cette étude conclut au final que le contournement proposé permettrait de capter 50 % du trafic présent dans le bourg de Beynac.

L'étude SORMEA de 2016 (cf. pièce jointe n°1) et l'enquête par Relevés de Plaques Minéralogiques (RPM) réalisée par SORMEA à l'été 2017 (cf. pièce annexe n°2) relèvent même que le trafic reporté sur la déviation pourrait être de l'ordre de 60%.

Ces estimations résultent de relevés concrets réalisés in situ et confortent voire renforcent les projections de 1992.

La commission retient que le contournement s'inscrit dans le cadre du projet de la liaison Bergerac-Sarlat, et non sur les questions ponctuelles dans le bourg de Beynac. Toutefois la réalisation toute récente d'aménagement des trottoirs dans le bourg de Beynac a apporté une réelle amélioration pour la circulation sécurisée des piétons. L'effet positif s'est fait sentir sur la circulation automobile, ce qui a pour conséquence une incitation à considérer que la circulation y est normale et rendrait inutile tout ouvrage de contournement. Cette circonstance a apporté un argument qui a nettement influencé l'avis du public.

***Le hameau de la Treille et le carrefour qui s'y rattache fait l'objet de plusieurs affirmations concernant sa conception. Les stops implantés sur l'ancienne voie de Castelnaud, et les arrivants de St Cyprien allant vers les Milandes, le stop des arrivants des Milandes, le brouillard et les manoeuvres des cars de tourisme, en feraient un lieu hautement accidentogène. Les documents graphiques mis à l'enquête par leur dimensionnement peuvent induire en erreur et entraîner les observations évoquées.***

**Q: Un éclaircissement technique reprenant tous les paramètres de ce secteur pourrait apporter des éléments de nature à infirmer les craintes exprimées ?**

Une étude de trafic de type Origine/Destination a été confiée au bureau d'études SORMEA (SOciété de Réalisation de MEsures et d'Analyse). Cette étude réalisée sur la période estivale 2016 et livrée en septembre 2016 est jointe au présent rapport (cf. pièce annexe n°1).

Elle comprend en chapitre 5 une étude de capacité des carrefours et conclut pour ce qui est du carrefour de La Treille :



« Le trafic sur la RD 53 reste insignifiant, l'intersection avec la RD 53 ne fait pas l'objet d'enjeu particulier. »  
Les temps moyens d'attente au niveau de la voie ferrée (sortie de la plaine de Castelnaud) aux moments les plus chargés sont très acceptables également.

**Q : Il serait utile de réaffirmer la disposition de ces intersections pour rassurer les contributeurs.**

Concernant les autres intersections, l'étude SORMEA conclut de la manière suivante :

- Giratoire de Monrecour (RD703) : « Les réserves de capacité du giratoire RD 703 aux moments les plus chargés, au pic de fréquentation, à l'horizon 2041 sont importantes. Aucun dysfonctionnement n'est envisagé ».

- Carrefour avec la route de Castelnaud (RD 703) : l'intersection RD 49 / RD 703 sud reste dans les mêmes dispositions qu'aujourd'hui, on soulèvera de ce fait une certaine persistance des remontées de file constatées au pic de fréquentation (remontées de file quand même amoindries).

- Carrefour avec la route de Beynac (RD703 actuelle) : Les temps moyens d'attente au stop sont très acceptables aux moments les plus chargés à l'horizon 2041 et restent acceptables (proches de la limite) à l'heure de pointe du soir, au pic de fréquentation à l'horizon 2041.

Concernant ces 2 derniers carrefours en « T » sur la commune de Vézac, l'étude de capacité confirme leur opportunité et leur dimensionnement. Une voie supplémentaire spécifique en axe permettra de sécuriser les mouvements de « tourne à gauche » pour les véhicules circulant sur le contournement.

La commission retient que les infrastructures de croisement prévues au projet sont dimensionnées pour absorber le trafic dans des conditions d'attente et de sécurité très acceptables.

#### 4-2 - PAR LES DEMANDES DE COMPTAGE

Q : Les comptages reviennent souvent dans les observations soit en interprétations soit en demande de documents. Pouvez-vous présenter une analyse de ces différents comptages en y annexant les documents les concernant ?

Les données de trafic figurent dans la pièce E2 dossier d'actualisation de l'Etude d'Impact en page 90.

Elles sont complétées par les documents suivants joints en annexe du présent rapport :

- Pièce n°1 : étude de trafic SORMEA de 2016,
- Pièce n°2 : étude de trafic SORMEA de 2017,
- Pièce n°3 : relevé de trafics au pic de fréquentation 2016,
- Pièce n°4 : relevé de trafics au pic de fréquentation 2017,

Un compteur automatique permanent situé sur la RD 703 entre St Cyprien et Beynac a été mis en place depuis 1987 et son suivi permet un historique factuel des trafics.

Il permet de démontrer notamment que le trafic moyen est resté relativement stable durant ces 20 dernières années.

La spécificité de cet itinéraire est marquée par le pic très important des flux estivaux (juillet et août) induits par la fréquentation touristique de la vallée de la Dordogne.

L'autoroute A 89 a été ouverte à la circulation en plusieurs phases :

- le 11 juillet 2001, la section Libourne Sud – Mussidan (73 km) ;
- le 28 octobre 2004, la section Mussidan – Périgueux (33 km).

On peut constater sur les comptages réalisés à partir de 2005, que cette ouverture a été sans effet, contrairement à une idée répandue sur le trafic dans la traversée de BEYNAC.

Par ailleurs, l'aménagement du point noir que constitue la traversée de Beynac à l'échelle du projet global de la voie de la Vallée de la Dordogne, liaison Libourne - Souillac, ne va pas générer à lui seul un trafic supplémentaire conséquent.

L'étude SORMEA 2016 fait d'ailleurs état des tendances faibles d'évolution de trafic sur l'axe est-ouest à l'échéance 2041.

La commission retient que :

les études de trafic s'opèrent sur la longue durée

les axes majeurs (autoroutes) n'ont pas modifié le trafic local et de transit

la perspective d'accroissement du trafic sur l'axe Bergerac-Sarlat ne repose pas sur des constats.

#### 4-3 - VOIE MODES DOUX

Q: peut-on préciser l'intégration de cette voie mode doux dans un ensemble existant ou à venir ?

Concernant l'aménagement de la Voie Modes Doux, intégrée au projet de contournement de BEYNAC, celle-ci a ainsi été étudiée au regard des enjeux d'intégration paysagère, patrimoniale et de développement touristique.

Cette voie douce se développe sur un linéaire de 3,5 km environ et est bidirectionnelle.

Son tracé est proposé majoritairement en site propre afin de permettre un usage maximal.

Ses caractéristiques techniques seront conformes au cahier des charges du Schéma national des véloroutes et voies vertes.

Les circulations de la voie douce seront accompagnées d'aménagements paysagers conséquents sur l'ensemble du linéaire et franchiront la Dordogne à deux reprises, sur des tabliers spécifiques intégrés aux deux ouvrages d'art contemporains qui mettront en valeur tout le site de BEYNAC.

La voie modes doux telle que définie est un tronçon du projet d'aménagement de la Vélo-route Voie verte de la Dordogne (V91), conformément à l'étude menée en 2011 et 2012 par le Département pour l'aménagement à venir de la vélo-route voie verte le long de la Dordogne et de ses affluents.

A ce titre, la zone de stationnement de l'ancienne gare de CASTELNAUD LA CHAPELLE sera aménagée en point d'arrêt secondaire, comme prévue dans les orientations de cette étude.

La voie modes doux sera reliée aux sentiers de promenade et de découverte existants ou en projet à BEYNAC et ses alentours.

la Vélo-route Voie verte de la Vallée du Céou, d'ores et déjà aménagée sur 25 km entre CASTELNAUD LA CHAPELLE et L'ABBAYE-NOUVELLE dans le Lot,

les itinéraires cyclables SARLAT – Périgord Noir au Nord de BEYNAC et de VEZAC,

les circuits de randonnées du Plan Départemental des Itinéraires de Petites Randonnées (PDI/PR),

le chemin de Grande Randonnée GR 64.

En outre, le projet s'intégrera dans le projet plus global porté par EPIDOR, d'itinérance douce allant des sources de la Dordogne jusqu'à son embouchure.

Enfin, le présent aménagement a fait l'objet de deux courriers de saisie adressés au Président de la Région Nouvelle-Aquitaine et à Mme la Préfète de la Dordogne, le 17 août 2016, afin de s'assurer de l'éligibilité de l'opération à un financement européen au titre du FEADER – mesure 7.5

« Investissement à usage public dans les infrastructures récréatives et informations touristiques ».

Par un récent courrier en date du 9 octobre 2017, le Président de la Région Nouvelle-Aquitaine a confirmé son soutien au projet en indiquant que :

- par délibération du 9 octobre la Commission Permanente du Conseil Régional avait décidé d'accorder une aide de 891 784 € pour le projet de réalisation du tronçon de voie verte de la V91 entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.

La commission retient que :

la section de voie verte ne soulève pas d'objection sérieuse; un club de cyclotourisme (représentant d'utilisateurs avertis) s'est manifesté pour apporter son soutien.

#### 4-4 - PAR L'ASPECT FINANCIER

**Q: Il serait utile de préciser aux contributeurs, 1/5ème du total, la répartition détaillée du financement et de sa ligne de crédit correspondante. La répercussion financière dans le budget départemental, et sa répercussion dans l'imposition des particuliers peut-elle être précisée ?**

Le coût de l'opération tel qu'il est présenté au dossier soumis à enquête cf. dossier Permis d'Aménager paragraphe A4 du mémoire est le suivant :

« Le coût global de l'opération est estimé à 32 M€ HT se décomposant comme suit :

- Ouvrages du Pech et de Fayrac : 15,3 M€ HT (dont 5,2 M€ HT Voie Modes Doux)
- Ouvrage SNCF : 5,5 M€ HT
- Section courante (terrassements, chaussées, équipements), carrefours et rétablissement des voies de communication: 6 M€ HT
- Voie mode doux et aménagement d'intégration paysagère : 1,2 M€ HT (dont 0.7 M€ HT Voie Modes Doux (VMD))
- Etudes, maîtrise d'oeuvre et acquisitions foncières : 4 M€ HT (dont 0.5 M€ HT Voie Modes Doux)

Cette estimation globale de 32 M€HT a été confortée par le résultat du récent appel d'offres relatif aux ouvrages d'art du Pech et de Fayrac, qui constitue la majeure partie de la dépense afférente au projet.

Par ailleurs, M FORRAY estime que les estimations sont cohérentes avec les statistiques relatives à la réalisation d'ouvrages routiers de l'Etat.

Par comparaison, le Département souligne à titre d'exemple que le projet de la déviation sud de Sarlat au Pontet a eu un coût de 6,3 M€ TTC pour un linéaire limité à 300 m.

S'agissant de l'évaluation des travaux concernant la voie modes doux pour un montant de 6,4 M€ HT, celle-ci se décompose de la manière suivante :

- Ouvrages de franchissement du Pech et de Fayrac : 5,2 M€ HT,
- Section courante : 0,7 M€ HT,
- Maîtrise d'oeuvre (études et travaux) : 0,5 M€ HT.

Le plan de financement de l'opération a été voté par délibération de la Commission Permanente du 21 décembre 2016. Seule la voie modes doux d'un coût estimé à 6,4 M€HT (y compris la part des ouvrages relative à la VMD) est éligible à subventions auprès de la Région et de l'Europe (FEADER). La Région a déjà assuré son soutien financier à hauteur de 891 784 €.

Le reste du financement de l'opération (soit l'infrastructure routière pour 25,6 M€ HT) est assuré par le Département.

Le Département consacre un budget de l'ordre de 20 M€/an d'investissement pour l'entretien et la modernisation de son réseau routier.

Les dépenses de l'opération Beynac seront réglées dans le cadre du budget consacré aux Routes, sans répercussion sur la fiscalité.

Le maître d'ouvrage affirme que le projet est complètement intégré à la stratégie financière de la collectivité et de ce fait, est supporté sans difficulté particulière.

La commission considère que ces données sont crédibles et ont été examinées et votées par une assemblée délibérante.

#### 4-5 - PAR L'ASPECT LEGALISTE

Depuis les lois Grenelle et nouvelles orientations des textes environnementaux, la concertation est devenue primordiale. Des contributeurs argumentent sur ce phénomène pour signaler l'absence de concertation dans l'élaboration du présent projet et une mise devant le fait accompli du dossier qui est mis à l'enquête.

**Q : 5% des contributeurs ayant mis en exergue ces aspects mettent en cause la légalité de la procédure, le maître d'ouvrage peut-il fournir une réponse à l'absence de concertation déplorée.**

R : voir réponse au point XV – Sur la concertation.

**Q : L'obsolescence de la DUP est-elle avérée ?**

En préalable, le Département rappelle l'affirmation de M FORRAY : « *La question n'est plus de juger de l'opportunité du projet même si de très nombreuses observations sur les registres d'enquêtes abordent en fait cet aspect.* »

La déclaration d'utilité publique a pour objet l'expropriation de propriétés privées aux fins de réalisation d'un aménagement d'utilité publique.

Le Département a, dans le délai de validité de la déclaration d'utilité publique du projet de contournement du 26 décembre 2001, procédé aux acquisitions par voies amiable et d'expropriation de l'intégralité des terrains nécessaires à la réalisation du projet.

La commission considère que les procédures antérieures se sont déroulées en toute légalité et que la question est close.

**Q : Pouvez-vous préciser l'implication du bureau d'étude SETEC à la fois dans l'étude d'impact et sa participation éventuelle à la maîtrise d'ouvrage ?**

Le bureau d'études SETEC TPI n'intervient pas en qualité maître d'ouvrage mais de maître d'oeuvre, chargé des études techniques (AVant-Projet, PROjet) et de la confection des dossiers d'autorisation administrative.

Il a été retenu, conformément aux règles de marchés publics, par la procédure de concours. Il a été désigné lauréat en groupement avec SPIELMAN architecte et CRAQUELIN architecte suite à avis unanime du jury du concours.

Il s'appuie sur des bureaux d'études spécialisés indépendants par sous-traitance (ex : BKM pour l'environnement, Hydratec pour le volet « eau », ...) pour réaliser ses prestations.

La commission considère que les relations entre le maître d'ouvrage et ses prestataires pour la conduite des études et l'élaboration du dossier sont clairement détaillées et transparentes.

#### **4-6 - PAR L'ASPECT ENVIRONNEMENTAL ET PATRIMONIAL**

**Q : Les mises en cause de l'impact des piles de pont sur l'écoulement de la Dordogne créant un effet venturi ainsi que la pénétration de la nappe phréatique par les dits forages sont-elles réelles ?**

La Pièce B traite en pages 127 et suivantes des incidences hydrauliques des ouvrages d'art sur les écoulements de la rivière Dordogne et conclut que le projet a des impacts hydrauliques jugés acceptables.

Par ailleurs, une étude spécifique a été menée sur l'impact hydraulique du projet sur les ouvrages SNCF existants (affouillements) et conclut :

*« La mise en place des piles du nouvel ouvrage n'est par conséquent pas susceptible de générer des fosses localement pouvant induire des reprises d'érosion spécifiques à proximité des fondations de l'ouvrage SNCF. »*

La commission considère que les études hydrauliques sur l'écoulement de l'eau au droit des piles des ouvrages de franchissement sont conduites avec la technicité requise.

Elle observe en complément, qu'une infrastructure similaire (2 ponts parallèles très proches) existe à Saint Cyprien à quelques kilomètres en aval, sans apparemment poser de problème.

**Q : L'inquiétude sur la fragilisation ou le percement de la nappe phréatique lors des travaux du pont rail est-elle justifiée ?**

L'impact de l'affouillement au droit du pont rail des Milandes est abordé page 115 de la Pièce B Dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

La seule zone d'affouillement est prévue au niveau du pont rail des Milandes.

Le niveau de la nappe alluviale sera surveillé à l'aide de piézomètres. Des dispositions particulières de protection sont prévues en phase chantier.

Le dossier prévoit notamment :

*« La nappe alluviale de la Dordogne est affleurante au niveau de la vallée.*

*Les fouilles des fondations de l'ensemble des appuis seront réalisées à l'abri de batardeaux. Toutes les semelles des piles seront réalisées à l'aide de batardeaux disposant d'une revanche de 50cm sur la cote de crue biennale pour faire face aux débris charriés par la Dordogne. L'étanchéité du fond et la mise à sec seront effectuées par pompage, puis filtrage avant rejet dans le milieu naturel (rivière Dordogne).*

*Une fois les piles réalisées, les batardeaux seront arasés au-dessus des semelles au niveau 61.50 m pour l'ouvrage de Fayrac et au niveau 59.00 m pour celui du Pech afin de ne pas apparaître dans le lit de la Dordogne.*

*Ces dispositions permettront de ne pas rabattre la nappe alluviale de la Dordogne pendant les travaux et ainsi de préserver l'alimentation des annexes hydrauliques et des zones humides associées à la rivière Dordogne. »*

Toutes les mesures qui seront mises en oeuvre en cas de pollution accidentelle en phase travaux sont détaillées au chapitre 6.1.3 du même dossier.

Le Département souhaite rappeler son expérience réussie en la matière lors de la construction du Centre International de l'Art Pariétal Lascaux-Montignac situé dans le périmètre protégé de la source de la Fageotte qui alimente en eau potable la ville de Montignac.

Un dispositif d'étanchéification par cuvelage de part et d'autre de l'ouvrage des Milandes permettra d'éviter les interférences avec la nappe alluviale en phase définitive.

La commission ne commente pas ces dispositions techniques, considérant que le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre agissent en responsabilité.

**Q : La végétation de remplacement sera-t-elle d'essences locales, sera-t-elle effective et en combien de temps la végétation adulte sera-t-elle établie ?**

Le projet d'aménagement paysager présenté en Pièce G répond aux exigences globales et respectueuses du site dans son ensemble. Cinq séquences paysagères ont été identifiées sur le linéaire du tracé et ont été traitées de manière spécifique afin qu'un paysage naturel se remette en place rapidement, en adéquation avec le cadre existant.

Il prévoit la plantation d'essences locales et appropriées aux paysages traversés et notamment de 27 000 arbres sur le parcours de l'aménagement (érables champêtres, charmes, merisiers, chênes sessiles, peupliers blancs, saules, aulnes, buis...).

L'aménagement définitif sera mis en place après la réalisation des travaux de la section courante et comprendra la plantation de baliveaux et jeunes plants en godets pour assurer un développement rapide. Le retour d'expérience du Département montre que la végétation peut atteindre un développement optimum dans un délai de 5 ans.

La commission ne commente pas ces dispositions techniques et paysagères, considérant que le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre agissent en responsabilité et qu'un suivi à long terme est prévu.

**Q : La période d'observation revient souvent et demande à être précisée**

Les éléments de réponse sont dans le dossier d'enquête publique en Annexe 1 de la pièce E2 ; état initial réalisé par le bureau d'étude Atelier BKM daté de juillet et août 2016.

- Concernant la FLORE REMARQUABLE / HABITATS NATURELS / ZONES HUMIDES – p 13 ;

Inventaire réalisé sur 5 journées du 08 avril 2016 au 19 juillet 2016, par un ingénieur écologue, spécialiste flore / habitats.

- Concernant la FAUNE - p 35 ;

Inventaire réalisé sur 6 journées entre le 16 mars et le 06 juillet 2016, par deux spécialistes (1 ingénieur écologue spécialiste Faune ; une assistante ingénieur écologue)

Soit au total 5 journées de diagnostic pour la flore / habitats naturels et 6 journées pour la faune, réparties entre les mois de mars et juillet 2016. Ces inventaires ont été réalisés par 3 spécialistes différents et non par une seule personne comme certaines observations ont pu l'indiquer (cf.obs n° 1637 du registre dématérialisé).

Plusieurs observations indiquent que l'étude d'impact se décompose en 2 parties, la première datant de la DUP et la seconde actualisée mais qu'il ne devrait y avoir qu'une seule étude récente.

La commission prend acte de ces précisions.
---

**Q: Le Conseil départemental fait figurer la première partie « étude d'impact » datant de la DUP puis une actualisation. Pourquoi cette étude d'impact n'est-elle pas unique et toute récente ?**

Il convient de se référer à l'article R 122-8 CODE DE L'ENVIRONNEMENT, applicable au moment de la constitution du dossier d'enquête publique (qui n'est pas la version actuellement en vigueur) et qui dispose :

*« Quand un pétitionnaire dépose, pour un même projet, plusieurs demandes d'autorisation échelonnées dans le temps et nécessitant chacune la réalisation préalable d'une étude d'impact en application d'une ou plusieurs rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact est, si nécessaire, actualisée et accompagnée du ou des avis précédemment délivrés par l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.*

*Ce ou ces avis sont alors actualisés au regard des évolutions de l'étude d'impact. »*

Par conséquent, l'étude d'impact réalisée à l'occasion de la demande de D.U.P. a été actualisée et transmise à l'autorité environnementale pour avis.

S'agissant de l'actualisation d'un document, il convenait donc de présenter à l'enquête publique le document initial et son actualisation.

La pièce E2 du dossier d'enquête expose en page 10, la démarche ayant conduit à cette actualisation, ainsi que son contenu.

La commission prend acte de ces précisions.
---

**4-7 – CLASSEMENT UNESCO – RESERVE DE BIOSPHERE**

**Q: Le label « Unesco » pourrait-il être remis en question par le projet ?**

Les réserves de biosphère, désignées par l'UNESCO, sont des « lieux d'apprentissage du développement durable ». Ce sont des sites où l'on teste des démarches innovantes qui concilient conservation de la biodiversité, valorisation culturelle et développement économique et social.

En juillet 2012, le bassin de la Dordogne a été reconnu Réserve de biosphère par l'UNESCO. Avec une surface totale de près 24 000 km<sup>2</sup>, le bassin de la Dordogne est la plus vaste Réserve de

biosphère en France et la première au monde à englober un bassin versant dans son intégralité. Elle concerne une population de 1 200 000 habitants, sur cinq départements (Puy de Dôme, Cantal, Corrèze, Lot, Dordogne, Gironde). EPIDOR est la structure de coordination de la réserve de biosphère.

Les sites reconnus en tant que Réserve de biosphère se structurent autour de trois zones imbriquées qui sont complémentaires et se renforcent mutuellement :

- L'aire centrale qui doit bénéficier d'une réglementation de protection préexistante forte. Cette zone strictement protégée a une fonction de conservation des paysages, des écosystèmes, des espèces et de la variation génétique.
- La zone tampon entoure ou jouxte l'aire centrale. Elle a une fonction de tampon et les activités qui s'y exercent doivent être compatibles avec des objectifs de maintien de la diversité biologique.
- L'aire de transition est la zone où les communautés encouragent des activités économiques et humaines durables du point de vue socioculturel.

Le zonage de la réserve de biosphère du bassin de la Dordogne est structuré autour de la rivière Dordogne et de son réseau hydrographique. Ce parti pris se justifie par le fait que, d'un point de vue systémique, le cycle de l'eau concerne une très grande partie des activités qui se développent sur un territoire. L'état de la ressource en eau et des milieux aquatiques devient ainsi un indicateur mesurant l'engagement d'un territoire sur la voie du développement durable, ce qui est l'objectif central de tout projet « Homme et Biosphère ».

L'aire centrale de la Réserve de biosphère du bassin de la Dordogne est le lit mineur de la rivière Dordogne qui fait l'objet de différents arrêtés préfectoraux de protection de biotope. L'aire centrale de la Réserve de biosphère du bassin de la Dordogne s'étend sur près de 54 km<sup>2</sup>.

A l'instar de l'aire centrale, la zone tampon est composée de plusieurs secteurs qui s'étendent sur 2 515 km<sup>2</sup>. La zone tampon est constituée d'une enveloppe autour de l'aire centrale, correspondant au lit majeur de la rivière Dordogne et aux milieux naturels remarquables attenants ; elle comprend également d'autres secteurs remarquables du bassin.

L'emprise totale du projet sur le territoire comprenant la chaussée, ses accotements et les 4 bassins multifonctions, représente une superficie inférieure à 0.17 km<sup>2</sup> soit approximativement 0,0007% de la surface totale de la Réserve de biosphère du bassin de la Dordogne.

Au sein de l'aire centrale, l'emprise des deux nouveaux ouvrages d'art se résume aux piles de pont disposées dans le lit de la rivière, soit une surface totale de moins de 250m<sup>2</sup> (environ 110m<sup>2</sup> pour le pont du Pech et environ 140 m<sup>2</sup> pour le pont de Fayrac).

Les ponts du Pech et de Fayrac possèdent chacun 8 piles entre les deux culées réparties de la manière suivante : 4 piles seront dans l'aire centrale et 4 piles seront dans la zone tampon de la Réserve de biosphère du bassin de la Dordogne.

Les emprises totales du projet sur l'aire centrale et la zone tampon de la Réserve de biosphère du bassin de la Dordogne ont été estimées à :

- 250 m<sup>2</sup>, sur les 54 km<sup>2</sup> de l'aire centrale soit 0,0005%
- 39 500 m<sup>2</sup>, sur les 2 515 km<sup>2</sup> de la zone tampon soit 0,0016%.

Les deux ouvrages en lit mineur, dans l'aire centrale de la Réserve de biosphère, ne constitueront pas des obstacles à la continuité écologique. Les impacts sur les autres enjeux écologiques sont à relativiser vu l'état de conservation médiocre des habitats naturels dans le secteur, globalement dégradés.

Les mesures proposées, devraient permettre de compenser ces impacts voire, compte tenu de son ampleur, d'améliorer l'écologie générale de ce tronçon de rivière.

Enfin, EPIDOR a récemment lancé une opération visant à valoriser la désignation Réserve de biosphère sur l'ensemble des ponts de la Dordogne (« Les ponts de la Dordogne, un balcon sur la réserve de biosphère »). Le projet consiste à apposer un macaron à l'effigie de la Réserve de biosphère sur les quelques 140 ponts qui traversent la rivière Dordogne, de sa source à son estuaire.

Par ce geste, les communes de la vallée de la Dordogne marquent leur appartenance aux valeurs et aux objectifs de la Réserve de biosphère du bassin de la Dordogne. La démarche est éminemment symbolique quand on sait que la rivière Dordogne est la zone coeur de la Réserve de biosphère et que les ponts visent à unifier les lieux et les Hommes. En effet, quoi de mieux qu'un pont pour parler de la Réserve de biosphère puisque comme l'explique si bien Michel Serre, ils sont le témoignage de l'abolition des frontières, fussent-elles naturelles, et des solidarités qui s'organisent autour de la rivière, entre deux rives, entre deux territoires.

L'aménagement du territoire et la réserve de Biosphère ne sont pas antinomiques. Le projet respecte la réglementation et ne nécessite aucune autorisation particulière au titre du réseau « réserve de biosphère ». (Aucunes dispositions du code de l'environnement ne concernent les réserves de biosphère.). L'ensemble des mesures d'évitement, réduction et compensation proposées et le parti architectural et paysager du projet permettent d'affirmer que l'impact résiduel du projet sera nul. Il convient de préciser que les mesures environnementales du projet ont été conçues en collaboration avec EPIDOR, qui est également l'établissement coordonnateur de la réserve de Biosphère du bassin de la Dordogne.

M. FORRAY confirme par ailleurs dans son rapport : *« Il existe divers cas de création d'aménagement tels que des ponts dans des espaces inscrits par l'UNESCO qui, dès lors que leur utilité a été qualifiée, que leurs impacts sur les milieux et le paysage sont modestes et ont été optimisés, n'ont pas soulevé de difficultés. Une réponse aux questionnements de l'UNESCO relatifs aux franchissements de la réserve de biosphère par le projet de voie nouvelle a été transmise et apporte, à notre appréciation, des réponses pertinentes. »*

La commission prend acte des précisions sur le cadre juridique des bénéficiant du label "réserve de biosphère " au regard des questions d'aménagements.

#### **4-8 - PAR L'ASPECT CHANTIER**

**Q: les contributeurs se montrent inquiets du bouleversement du chantier qui sera très important et planifié sur longtemps. Des contrôles et cahier des charges strictes connus de tous et mis à disposition sont-ils à même de les rassurer ?**

Afin de garantir la mise en oeuvre des engagements réglementaires et volontaires du MOA (Maître d'Ouvrage) concernant le développement durable, il est mis en place un dispositif de management des actions à mener en faveur de l'environnement en phase chantier.

Ce dispositif relève d'une démarche qualité dans laquelle il est attendu que les entreprises qui réaliseront les travaux s'engagent.

L'objectif de la démarche environnementale du Département de la Dordogne est :

- d'une part de réduire le plus possible les diverses nuisances engendrées par le chantier ;
- d'autre part, de préserver l'équilibre écologique et les ressources naturelles du site.

Pour la phase chantier, les objectifs environnementaux suivants ont été fixés :

- Protéger les eaux superficielles et souterraines contre tout risque de dégradation,
- Préserver le cadre paysager et l'insertion dans le site,
- Préserver les espèces animales et végétales et les habitats d'espèces,
- Assurer la sécurité publique autour du chantier, sur la rivière,
- Limiter les nuisances pour le voisinage et les communes,
- Limiter et gérer les déchets,
- Limiter la pollution atmosphérique,
- Gérer les eaux de chantier,
- Limiter les émissions sonores.



La démarche de management environnemental sera suivie rigoureusement en phase chantier par un ingénieur écologue choisi en qualité de coordinateur environnemental qui aura notamment pour missions :

- de garantir le respect des engagements et obligations du Département en faveur de l'environnement,
- de veiller à la mise en oeuvre des spécifications environnementales du projet,
- de s'assurer de l'implication de tous les acteurs du chantier (formation, sensibilisation, responsabilisation, contrôle, conseils, accompagnement,...).

Le coordinateur environnement représente l'interlocuteur privilégié assurant le lien entre le Maître d'Ouvrage ou le Maître d'oeuvre et les différents représentants des entreprises intervenant sur les chantiers, mais aussi auprès des organismes de contrôle ou services d'Etat concernés (Police de l'Environnement, ONEMA, ONF, DDTM, DREAL...).

La commission ne commente pas ces dispositions techniques et managériales, considérant que le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre agissent en respectant les dispositions réglementaires propres aux interventions et s'engagent à respecter les mises en œuvre de suivi pluridisciplinaire à proximité ou dans le milieu aquatique, ainsi que les modes opératoires spécifiques aux travaux à réaliser.

#### **4-9 - PAR L'ASPECT INONDATION**

**Q : Ces allégations reviennent souvent dans les observations recueillies.**

**Les parties de l'infrastructure routière seront-elles à l'abri des crues et des fortes pluies. Y a-t-il un schéma de secours lié au phénomène inondation dans le présent projet ?**

L'infrastructure nouvelle est conçue pour être insubmersible en crue de récurrence centennale. Un dispositif de cuvelage de part et d'autre du pont-raïl des Milandes accompagné d'une station de pompage et de relevage permet d'étanchéifier la section routière dont le profil en long se situe en dessous de la cote de la crue centennale.

Le dispositif est prévu pour fonctionner de manière autonome.

De surcroît, le patrouillage régulier assuré par le Département dans le cadre de sa mission de gestionnaire et d'exploitant de son réseau de routes départementales permet d'assurer une veille et une intervention d'urgence qui s'avérerait nécessaire. Pour mémoire, le Département assure une astreinte 24h/24h et 365 jours/an. Les installations mises en place sur le contournement de Beynac constitueront un point de vigilance particulier.

La commission ne commente pas les dispositions techniques, considérant que les ouvrages sont conçus en prévision des risques identifiés. Une submersion occasionnelle de la voie sous l'ouvrage du pont-raïl n'est sans doute pas à exclure, ce qui ne paraît pas conduire à une situation de mise en danger de vie humaine.

#### **4-10 - SUR L'ASPECT INSERTION DANS LE PAYSAGE**

L'ensemble des dispositions prévues est présenté au dossier soumis à enquête. Le projet du Département présente une insertion dans le site respectant les paysages et les richesses patrimoniales de la Vallée de la Dordogne.

M FORRAY souligne d'ailleurs dans son rapport que :

*« En regard des conséquences sur le site, le dossier présenté par le Conseil départemental de la Dordogne propose une intégration qui ne dénature pas le paysage, car il tient compte de l'aspect des lieux en s'appuyant sur la voie de chemin de fer existante. Des précautions ont été prises pour réduire l'impact paysager de ce contournement. Ainsi, pour les deux passages au-dessus de la Dordogne, parallèlement aux ponts ferroviaires, le projet propose de créer deux ponts d'une architecture élégante. »*

La commission prend acte de cet avis sur le dossier.

#### 4-11- SUR LE PATRIMOINE

Q: il apparaît que de très nombreuses observations remettent en cause l'aspect paysager et patrimonial du projet et bien que le dossier enquête publique soit détaillé, les contributeurs indiquent notamment les pièces du dossier sont trop techniques et qu'ils ne peuvent pas en avoir une compréhension suffisante. Le dossier « G » est souvent mis en cause même après avoir été repaginé à demande de la commission d'enquête.

La composition du dossier respecte les prescriptions réglementaires et comprend un résumé non technique destiné à vulgariser l'information.

M FORRAY souligne d'ailleurs dans son rapport que :

*« L'examen du projet montre que le dossier présenté est de bonne qualité dans un environnement de très grande valeur historique, paysagère et de patrimoine naturel. »*

*« L'avis de l'autorité environnementale, les conclusions du conseil national de la protection de la nature, l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites ont confirmé l'aspect exemplaire du travail réalisé. La qualité du dossier porté à l'enquête est sensiblement au-dessus de celle beaucoup de dossiers routiers, sans doute en lien avec la qualité des lieux et le risque de contestation. »*

La commission prend acte de cet avis sur le dossier.

#### **PATRIMOINE archéologique**

**Q : Ces questionnements portent généralement sur une destruction des sites archéologiques.**

**Q: Ces sites identifiés seront-ils suffisamment préservés ?**

**Q : Pourquoi les sites archéologiques répertoriés ne sont-ils pas mis en valeur pour la culture et le tourisme ?**

L'Archéologie préventive : (Décret n°2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive)

L'archéologie préventive est constituée par les interventions archéologiques (diagnostics et fouilles) mises en oeuvre lorsque des travaux d'aménagement affectent ou sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique à terre et sous les eaux.

Sa définition juridique est donnée par l'article L.521-1 du code du patrimoine qui précise qu'elle est partie intégrante de l'archéologie et donc de la recherche scientifique et qu'elle relève de missions de service public. Elle a pour objet d'assurer, par l'étude scientifique, la détection, la conservation ou la sauvegarde des éléments de ce patrimoine, ainsi que l'interprétation et la diffusion des résultats obtenus.

Lorsqu'un projet d'aménagement ou de construction est susceptible de porter atteinte au patrimoine archéologique, le préfet de région peut prescrire notamment des mesures de diagnostic et de fouille :

- Les diagnostics visent, par des études, prospections ou travaux de terrain, à mettre en évidence et à caractériser les éléments du patrimoine archéologique éventuellement présents sur le site et à présenter les résultats dans un rapport.
- Les fouilles, après diagnostic ou directement sans diagnostic préalable si les informations sont suffisantes, visent, par des études, des travaux de terrain et de laboratoire, à recueillir les données archéologiques présentes sur le site, à en faire l'analyse, à en assurer la compréhension et à présenter l'ensemble des résultats dans un rapport final.

Lorsque le diagnostic a attesté la présence de vestiges archéologiques dignes d'intérêt scientifique et suffisamment conservés, l'État peut prescrire une fouille archéologique préventive. L'intervention sur le terrain se déroule suivant l'ordre successif des couches archéologiques, dont chacune correspond à un moment de l'histoire du site. Tous les vestiges mis au jour sont enregistrés et documentés (relevés topographiques, dessins, photographies, plans et coupes) ; le mobilier est transféré afin de faire l'objet d'analyse. Dans un deuxième temps, les données scientifiques recueillies sur le terrain sont exploitées par les archéologues pour reconstituer l'histoire du site - ses occupations humaines, son évolution à travers les siècles. Ces conclusions sont consignées dans un rapport, remis par l'opérateur aux services de l'État. A l'issue de la fouille sur le terrain, le site est remis en état et les aménagements peuvent être réalisés.

Concernant le projet de contournement de Beynac, les diagnostics réalisés ont donné lieu à trois prescriptions de fouilles par la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) :

1 - une fouille s'est déroulée sur le site de Monrecour à Saint Vincent de Cosse du 7 novembre au 6 décembre 2016. Cette opération, placée sous la responsabilité d'un archéologue protohistorien, a été réalisée par le Service Départemental de l'Archéologie habilité, désigné et intervenant sur prescriptions et contrôles de la Direction Régionale des Affaires Culturelles.

Quelques éléments (foyers à galets chauffés et céramiques) ont été découverts. Ils ne revêtent cependant aucun caractère exceptionnel compte-tenu de la richesse de la vallée de la Dordogne dans ces domaines.

Comme le prévoit la réglementation en vigueur, la fouille a été recouverte à l'issue des investigations.

2 - fouille à Castelnaud (La Treille) : à réaliser du 1er février au 29 juin 2018,

3 - fouille à Vézac (Grange de Vergne) : à réaliser du 15 mars au 28 juin 2019.

Ces deux dernières fouilles seront réalisées dans le respect du phasage des différentes étapes du projet.

+ *obs 1305 rapport diagnostic 2015*

Les rapports de diagnostic archéologique ne sont pas des pièces constitutives du dossier d'enquête publique mais restent consultables par le public après sollicitation auprès de la DRAC.

La commission ne commente pas les dispositions réglementaires sur la prescription et la réalisation des fouilles préventives. Les remarques émanant du public traduisent un intérêt pour ce patrimoine dont la caractéristique est d'être inconnu jusqu'à sa mise à jour, et le regret de ne pas envisager sa mise en valeur, même si cela ne relève pas de la fouille préventive.

4-12 - Effets sur la santé :

Le bruit : rappel de la réglementation

L'article 12 de la Loi bruit, complétée par le décret 95-22 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 5 mai 1996 a posé les principes de la protection contre le bruit des bâtiments riverains des projets d'infrastructures ou des infrastructures existantes devant être aménagées ou modifiées : le décret du 9 janvier 1995 vise la limitation du bruit des infrastructures de transports terrestres nouvelles à des niveaux, appelés indicateurs de gêne, définis par l'arrêté du 5 mai 1995.

Toute route nouvelle ou route existante modifiée de manière significative (augmentation de l'émission

après travaux supérieure à 2 dB(A)) ne peut dépasser, de nuit comme de jour, des seuils déterminés d'impact sonore en façade des bâtiments riverains. Le maître d'ouvrage de l'infrastructure se doit d'assurer une protection antibruit respectant la réglementation.

**Q: Sur les mesures compensatoires qui sont proposées, celles-ci concernent les habitations qui ont été identifiées par le maître d'ouvrage au taux légal d'émergence du bruit. Ces mesures peuvent certes compenser le bruit perçu à l'intérieur d'une habitation mais comment envisagez-vous de compenser le bruit perçu par les habitants lorsque l'été, ils profitent à l'extérieur de leur habitation ?**

Les seuils réglementaires sont applicables à l'intérieur des habitations.

Pour respecter les seuils réglementaires, le maître d'ouvrage a privilégié la réduction du bruit à la source. Néanmoins les contraintes afférentes à la protection du site (patrimoniale et environnementale) ne permettent pas des protections à la source telles que écrans ou merlons acoustiques qui nécessitent des emprises supplémentaires trop impactantes et dont l'intégration paysagère serait d'une inesthétique rédhibitoire.

Néanmoins, le Département envisage la réalisation d'un revêtement de chaussée phonique.

Et pour compléter ce dispositif, le dossier prévoit l'isolation acoustique de façade des bâtiments, qui sera dimensionnée pour répondre à des performances minimales d'isolation à obtenir après travaux.

Des études complémentaires effectuées in situ et au cas par cas permettront de définir ce dimensionnement par habitation et de ramener les nuisances sonores en deçà des limites réglementaires.

La commission prend acte de ces précisions et de l'engagement du maître d'ouvrage d'effectuer des études complémentaires en phase d'exploitation. .

**Q : Les mesures effectuées ne concernent que le bruit quantitatif, alors que le niveau qualitatif n'est pas abordé ? (Différence de perception d'un bruit et de gêne ressentie selon la nature de la source: exemple cité: << bruit d'un moteur ou du chant d'un oiseau >>). Une étude de l'impact bruit basée sur les niveaux sonores quantitatif et qualitatif mesurés auprès sites similaires aurait été intéressante.**

La réglementation dispose de protéger les habitations d'un niveau sonore mesuré en db(A) quelle que soit la nature de la source émettrice du bruit.

Les seuils réglementaires à respecter, dépendent de l'ambiance sonore extérieure préexistante, de la nature des locaux concernés et du type d'aménagement (infrastructure nouvelle ou modification significative).

La commission prend acte de ces précisions.

#### 4-12 - Sur le chantier

**Q: Comment affirmer que le chantier ne va pas être très impactant sur l'environnement, la faune terrestre et aquatique sachant que la durée des travaux est très importante et va toucher directement le lit complet de la rivière et les mesures compensatoires seront telles réelles et garanties ?**

L'étude d'impact (pièce E2 du dossier) comprend outre les impacts définitifs liés à la présence de l'infrastructure, les impacts provisoires en phase chantier.

En effet, les travaux préparatoires (pistes et installations de chantier) et les dispositions constructives (batardeau, estacades, ...) ont été définis de manière anticipée afin d'identifier leurs impacts et de mettre en oeuvre la démarche ERC (Eviter, Réduire et Compenser) préconisée par le Grenelle de l'Environnement.

Les impacts résiduels sont compensés dans le cadre des mesures compensatoires présentées au dossier.

La démarche de management environnemental sera rigoureusement suivie en phase chantier par un ingénieur écologue choisi en qualité de coordinateur environnemental qui aura notamment pour mission :

- de garantir le respect des engagements et obligations du Département en faveur de l'environnement,
- de veiller à la mise en oeuvre des spécifications environnementales du projet,
- de s'assurer de l'implication de tous les acteurs du chantier (formation, sensibilisation, responsabilisation, contrôle, conseils, accompagnement,...).

En outre, le Département s'est engagé à mettre en oeuvre et à pérenniser les effets des mesures compensatoires proposées dans le cadre d'un conventionnement prévoyant un comité de pilotage associant les services de l'Etat, des experts indépendants et des associations environnementales, sur une durée de 30 ans après la mise en service de l'infrastructure.

Sur toute la durée de vie du projet (conception, réalisation, exploitation), le Département a choisi de se soumettre à une démarche volontaire et contraignante, témoignant d'une véritable volonté de prise en compte des enjeux et de limitation au maximum des impacts environnementaux.

La commission prend acte de ces précisions qui paraissent de nature à assurer un suivi des effets à long terme.

#### 4-13 - Sur la perspective d'une future urbanisation.

**Q : Quelques contributeurs remarquent qu'un PLUI est en cours d'instruction pour la Communauté de communes et que des zones devenant plus ouvertes à la circulation pourraient être rouvertes à l'urbanisation ?**

Le développement de la périurbanisation est craint par quelques contributeurs.

Il y a lieu de noter tout d'abord que l'urbanisme n'est pas une compétence du Département.

Par ailleurs, les documents locaux de planification devront nécessairement :

- prendre en compte les contraintes inhérentes au site :

- o Proximité des Monuments Historiques (Classés : châteaux de Beynac et de Castelnaud la Chapelle, Inscrits : châteaux de Marqueyssac et de Fayrac)
  - o Site inscrit : Vallée de La Dordogne.
  - o Site Natura 2000 : Vallée de la Dordogne.
  - o SPR (ex ZPPAUP) : Sites Patrimoniaux Remarquables sur les Communes de Castelnaud la Chapelle et Vézac.
  - o ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique.
  - o Site majeur d'Aquitaine
  - être compatibles avec les documents de planification couvrant la zone d'étude (PPRI, SAGE, SDAGE,...)
- Le respect de ces exigences réduit de facto les potentialités constructibles du périmètre concerné.

La commission prend acte de ces précisions qui paraissent de nature à assurer une prévention de l'urbanisation dans un périmètre proche des ouvrages.

#### 4-14- Sur le risque falaise

**Q : Les contributeurs demandent le rapport complet dit « rapport Lévêque » et pour le risque falaise si de nouvelles études sont en cours, à quelles périodes seront-elles disponibles ?**

Le rapport complet dit « rapport Lévêque » est joint au présent rapport en pièce annexe n°5.

Il conclut (cf. extrait ci-après) :

Face à un risque majeur et pour limiter les conséquences des catastrophes (matériels et humains), il est nécessaire de limiter l'exposition des biens et des personnes.

A Beynac, le Plan de Prévention des Risques approuvé par arrêté préfectoral du 19 février 2010 classe en zone à risque fort l'ensemble des falaises surplombant le village de BEYNAC.

Par ailleurs, deux nouvelles études ont été réalisées par le bureau d'études Géolithe sur les falaises du Pech, sur la commune de Saint Vincent de Cosse :

- en 2013 étude de prospection contre les éboulements rocheux,

- en 2017, étude de protection contre les éboulements rocheux.

Ces études ont confirmé les aléas et risques.

Enfin, le Département rappelle les éboulements successifs survenus en 1993 et 1996 au niveau de la falaise du Pech.

Dès lors, le contournement de BEYNAC permettra de dévier de ces zones d'exposition le trafic de transit qui n'a pas vocation à utiliser la route en pied des falaises.

La commission prend acte de ces précisions en remarquant que la réalisation du projet aura pour effet de réduire l'occurrence et les dommages du risque induit par des éboulements éventuels.

#### 4-15 - Acceptabilité sociale / clivage population

- Sur l'élaboration du projet et son acceptabilité :

**Q:** cette observation certes généraliste montre la demande du citoyen d'être associé aux projets qui le concerne et ce avant toute finalisation. Dans le cas présent, de manière écrite ou orale, les intervenants insistent sur le fait de participer au projet même si légalement le maître d'ouvrage en est dispensé.

**Pourquoi une concertation avant la clôture du projet postérieur de nombreuses années de celle effectuée lors de la DUP n'a-t-elle pas été effectuée ?**

R : Il n'y a pas d'obligation de concertation préalable réglementaire dans le cadre des autorisations sollicitées.

Le projet n'est pas concerné par les seuils de la Commission Nationale de Débat Public, ni par les dispositions de l'article R 103-1 du code de l'urbanisme ; « *La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants* »

Une phase de concertation ayant été menée préalablement à la déclaration d'utilité publique du projet de 2001, aucune autre forme de concertation n'est exigée par la réglementation à ce stade du projet.

Pour précision concernant la convention d'Aarhus ; celle-ci a été adoptée le 25 juin 1998 par la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-NU), et entrée en vigueur le 30 octobre 2001.

La France a ratifié la Convention d'Aarhus le 8 juillet 2002. Elle est entrée en vigueur le 6 octobre 2002 (voir loi n° 2002-285 du 28 février 2002 autorisant l'approbation de la Convention d'Aarhus et décret n° 2002-1187 du 12 septembre 2002 portant publication de la Convention d'Aarhus).

La convention consacre trois principes :

- le droit d'accès à l'information sur l'environnement,
- la participation au processus décisionnel,
- l'accès à la justice.

Le principe de participation a été consacré en droit français par la loi n°95-201 du 2 février 1995 (l'article L. 110-1 II 5° du code de l'environnement, issu de la loi n°95-201 du 2 février 1995, consacre le principe de participation, selon lequel "chacun doit avoir accès aux informations relatives à l'environnement, y compris celles relatives aux substances et activités dangereuses, et le public associé au processus d'élaboration des projets ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire") et par la Charte de l'Environnement, de valeur constitutionnelle depuis 2005.

Dès lors, le droit français ne méconnaît pas les dispositions de la convention d'Aarhus.

L'appréciation du Maître d'Ouvrage est qu'en aucun cas, il n'y a clivage de la population mais plutôt :

- une majorité, certes indifférente mais qui manifeste sa confiance dans l'action des élus ;
- une minorité d'opposition au projet, à laquelle le maître d'ouvrage s'est efforcé de façon rationnelle d'apporter des réponses argumentées ;
- sans passer sous silence, les nombreuses expressions de soutien au projet notamment l'association « J'aime Beynac et sa vallée » comptant environ 200 adhérents, la manifestation sur le terrain du 3 septembre 2017 et la pétition des 83 maires de la vallée de la Dordogne en faveur du projet.

Il ne paraît pas pouvoir être évoqué une insuffisance de concertation face à l'effort de transparence, l'ampleur et la qualité des études conduites (d'ailleurs soulignée par M. FORRAY), la médiatisation du dossier qui a été l'occasion pour chacun de faire valoir ses arguments.

Ce dossier nous semble au contraire s'apparenter à un bel exercice de démocratie locale dont la commission d'enquête et Madame la préfète devront tirer les conclusions.

La commission d'enquête souscrit au rappel relatif à l'intégration en droit français des principes émanant du droit européen. Dans la présente procédure, les textes relatifs au droit des citoyens, comme ceux relatifs au droit de l'environnement, intègrent ces principes.

La commission n'a rien écarté ni "filtré" des observations émises par le public, considérant que l'expression était libre, la ventilation des arguments entre ceux qui étaient ciblés sur le sujet de l'enquête, et les autres, s'opérant à posteriori.

Dans cette ligne de conduite, la commission conduit son travail en toute indépendance.

#### 4-16 - BILAN CARBONE (CO2)

**L'étude d'impact ne fait pas apparaître un réel bilan carbone au niveau de la conception et la mise en place de toute l'infrastructure routière notamment par la prise en compte du béton nécessaire à l'ancrage des ponts, des travaux d'excavation, remblais ainsi que des revêtements.**

Les données de synthèse quant aux effets sur la qualité de l'air sont abordées en page 111 de l'étude d'impact initiale (Pièce E1) et en page 39 du dossier d'actualisation (Pièce E2).

« *Le projet contribuera à une réduction des émissions de polluants atmosphériques d'origine automobile néfastes pour la santé, dans la traversée de Beynac* » où les populations sont principalement exposées.

Globalement, l'aménagement routier ne modifiera pas de façon perceptible la situation actuelle en ce qui concerne les effets de la pollution atmosphérique sur la santé.

La commission considère valide l'affirmation selon laquelle la réalisation du contournement ne modifiera pas de façon perceptible l'émission de gaz et autres polluants par rapport à la situation précédente.

Toutefois la question posée visait les émissions des engins de chantier dans la phase de réalisation de l'ouvrage et de ses accessoires (aménagement paysagers...)

#### 4-17 – PROPOSITION DE VARIANTES

**Le public a affirmé que les variantes existantes à la DUP de 2001 n'ont pas été suffisamment redéveloppées.**

Les variantes étudiées dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique ne relèvent pas de l'objet de la présente enquête (cf. paragraphe 1 objet de l'enquête).

M. FORRAY a notamment relevé dans son rapport :

« *Au final, il n'apparaît pas, dans le contexte de l'époque de la conception du projet, que le tracé finalement retenu résulte d'une appréciation tronquée des solutions envisageables.* »

#### 5 - LES CONTRE-PROPOSITIONS

Les contre-propositions au projet, issues des registres peuvent être résumées comme suit :

- Renvoi PL vers RD 25 avec ou sans aménagement
- création d'une piste cyclable entre les lieux dits Brudou et le Tiradou sur une longueur de 1800 m permettant d'achever une liaison cyclable de 7 km entre Beynac et le premier pont sur la Dordogne à l'ouest de Beynac à Allas les Mines, et au-delà vers le pont du Garrit à Saint-Cyprien.
- accès routier à Beynac existant par le chemin vicinal en provenance de la D25 et de Sarlat au nord.
- créer un carrefour giratoire au carrefour du Luc à Vézac (D703-D57)
- idem RD 25 (aménagée) pour PL et sens unique dans bourg et parkings aménagés à StVincent et Vézac avec navettes
- Développer ferroutage en liaison avec navettes électriques, transports en commun.
- réouverture de l'ancienne gare de Vézac.
- création de parkings externes



-La Voie Douce de la Vallée consisterait dans l'optimisation estivale de la ligne SNCF de la vallée avec la réouverture des gares fermées, la création de bio-parkings, navettes électriques et pistes cyclables,

-Développer pistes cyclables;

-Mise en place de feu de circulations provisoires dans le bourg de Beynac en période estivale

Les contre-propositions ne relèvent pas de l'objet de la présente enquête (cf. paragraphe 1 objet de l'enquête).

Il peut néanmoins être précisé :

- S'agissant de la déviation PL par la route des crêtes ou RD25 ou autre voie communale : les caractéristiques géométriques de cette route ne peuvent (sauf travaux d'aménagement gigantesques) autoriser une déviation PL pérenne qui serait accidentogène. L'accident de Puisseguin en Gironde doit nous ramener à une sage prudence.

- Les solutions proposant des alternatives douces (pistes cyclables, parkings, ..) ne ciblent pas le trafic de transit et ne répondent donc pas aux objectifs du contournement.

- Les améliorations ponctuelles de carrefours (giratoire au carrefour du Luc à Vézac (D703-D57) ou mise en place de feu de circulation provisoires dans le bourg de Beynac en période estivale), si elles peuvent régler des conditions de circulation ponctuelles, n'ont pas vocation également à dévier le trafic de transit du bourg de Beynac.

- La viabilité technique et économique du ferroutage en zone rurale reste très incertaine.

Les contre-propositions globalement sont peu argumentées et toute étude plus approfondie ferait émerger leurs multiples impacts très négatifs.

La commission ne méconnaît pas le caractère inopportun du sujet sur les "variantes" de parcours quels que soient les types de véhicules et circulations.

Les arguments présentés par le maître d'ouvrage pour justifier la mise à l'écart des contre-propositions évoquées par le public nous paraissent fondés, notamment par le fait que les membres de la commission ont parcouru le Rd 25 de St Cyprien à St André d'Allas, et les voies communales entre ce RD et le haut du bourg de Beynac, ainsi que les voies permettant de rejoindre Vézac, et d'en apprécier l'état actuel, la largeur, la sinuosité, les dénivelés,....

## 6 – QUESTIONS PARTICULIERES

### Questions personnelles des contributeurs

**9 R Vézac / Mme MAGIS Dominique,** VEZAC sur les conditions d'accessibilité de son chemin par rapport à la nouvelle chaussée, près du nouveau raccordement. Extrait cadastral joint.

Sur la question de l'accessibilité, l'actuelle route départementale desservant cette propriété sera maintenue et requalifiée en voie de desserte locale pour accéder à sa propriété. En outre, la propriété ne donnera pas directement sur la nouvelle voie. Dans ces conditions, le trafic routier a vocation à s'éloigner de cette habitation qui sera moins impactée de ce fait par les nuisances sonores.

Dont acte.

**5D doc Vezac / M et Mme ARCHAMBEAU de VEZAC  
en fin de contournement, nuisances sonores élevées et buse d'écoulement des eaux sous dimensionnée. Extrait cadastral joint.**

Concernant l'acoustique, il convient de se rapporter au paragraphe 4.12 du présent document. Des mesures in situ après mise en service de l'infrastructure, seront réalisées par le maître d'ouvrage pour vérifier si les dispositions mises en oeuvre sont conformes et suffisantes.

Sa la problématique de l'assainissement des eaux pluviales très contrainte sur ce secteur en raison notamment de la présence de la voie ferrée, le projet de contournement par ces aménagements (fossé latéral, zone d'infiltration, aménagement d'exutoires existants, ...) va contribuer à améliorer la situation existante.

Dont acte. La remarque de Mme & Mr Archambeau pointait aussi le probable défaut d'entretien du fossé de collecte des eaux de ruissellement de la plaine.

**16 R Beynac/M. et Mme WINBEL les sables à VEZAC, :  
Où démarre l'embranchement de la nouvelle route? , sera-t-elle élargie ? la vitesse sera-t-elle à 50 km/h car 70 km/h est excessif**

La vitesse maximale autorisée entre le giratoire de Monrecour et l'ouvrage de Fayrac est de 90km/h puis limitée successivement à 70km/h et 50km/h à l'Est de l'ouvrage de Fayrac, à l'arrivée dans la zone urbanisée de Vézac, avant le carrefour avec la route de Castelnaud la Chapelle (cf. paragraphe 2.2.5 planche 5/6 du dossier E2).

Le raccordement de la nouvelle voie avec la RD 53 actuelle se situe au niveau de la voie communale n°302 dite de la gare. La nouvelle voie aura une largeur circulaire de 2 voies de 3,30m, complétée d'accotements stabilisés et enherbés d'1,20m de part et d'autre

Dont acte. Vitesse limitée à 50 km/h en zone urbanisée (toute la section sur la commune de Vézac).

**1 R Castelnaud la chapelle / M OUVRIER-BONNAR, propriétaire à la barrière, la Treille à Castelnaud,  
portail à 3m de la maison 005 dont l'isolation est proposée (zone 60 à 65 db), perte de valeur du domicile, bruit incessant, pollution accentuée, modification des déplacements de la faune locale.**

Concernant l'acoustique, il convient de se rapporter au paragraphe 4.12 du présent document. Des mesures in situ après mise en service de l'infrastructure, seront réalisées par le maître d'ouvrage pour vérifier si les dispositions mises en oeuvre sont conformes et suffisantes. En ce qui concerne les dispositions générales sur la dégradation supposée de l'environnement, les mesures proposées par le maître d'ouvrage sont présentées au dossier soumis à enquête.

Le niveau sonore réel après réalisation sera comparé à la valeur théorique annoncée. Traitement différencié d'un très proche voisin. Voir aussi observation ci-dessous.

**2296 dématérialisé Mr BRENDEL**, La barrière « La Treille »

demande des protections pour le bruit n'étant inclus dans les mesures prévues.

Il convient de se rapporter au paragraphe 4.12 du présent document. Par ailleurs il peut être précisé que les simulations de bruits sont modélisées en tenant compte du contexte environnemental et notamment de la topographie, des vents dominants, ... De surcroît, des mesures in situ après mise en service de l'infrastructure, seront réalisées par le maître d'ouvrage pour vérifier si les dispositions mises en oeuvre sont conformes et suffisantes.

Le niveau sonore réel après réalisation sera comparé à la valeur théorique annoncée.

**Obs n°858** : « Je souhaite vous faire savoir qu'à la page 44 de la pièce C Dossier CNPN, il est noté que le nouveau pont routier du "Pech" sera à une distance d'environ 95 m du pont de chemin de fer. Après examen du dossier, je m'aperçois que, sur tous les plans à l'échelle et notamment celui page 45 carte 3, le pont est à une distance d'environ 65 m, soit 30 mètres de différence »  
Il s'agit d'une erreur matérielle en page 44 de la pièce C Dossier CNPN.

Dont acte et sans suite.

**Obs n°1159** : « Abattage d'une superbe noieraie dans la zone protégée sans permis, clôture des terrains expropriés sans permis, *décaissement sans permis d'un terrain pour y transférer une grange située sur le tracé de la future route, dépôt d'un permis de démolir pour des bâtiments considérés comme habitats d'espèces protégées* »

S'agissant des opérations portant sur les noyeraies (à fruits), oliveraies, plantations de chênes truffiers et vergers à châtaignes (destruction de ces arbres fruitiers), ces formations végétales, de par la technique de préparation et d'entretien du sol et les méthodes d'exploitation qui leur sont appliquées se rapprochent plus de cultures que de forêts. Ces formations ne sont pas considérées comme des peuplements forestiers. Leur destruction ne constitue donc pas un défrichement.

La clôture des terrains propriété du Département a été autorisée par arrêté de non opposition à une déclaration préalable, au nom de l'Etat, signé par le Maire de Castelnaud la Chapelle, le 21 février 2017.

L'autorisation pour destruction d'habitats et/ou d'espèces protégées concernés par le projet de contournement relève de l'autorisation CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature).

La commission considère que les procédures ont été appliquées.

En synthèse la commission retient que le maître d'ouvrage (Conseil Départemental de la Dordogne) a répondu avec précision à chaque interrogation. Les remarques générales sur le périmètre effectif du sujet d'enquête, sur l'application du droit, sur les relations entre le maître d'ouvrage et ses maîtres d'œuvres ou cabinets-conseil, sont clarifiées.

Toutefois, la commission relève qu'à plusieurs reprises, le maître d'ouvrage fait référence au rapport établi par un émissaire du CGEDD, rapport qui souligne la qualité élevée du dossier, et des études y figurant. La commission a poursuivi son travail d'enquête en toute indépendance, n'ayant pris connaissance de ce rapport que par sa communication via une observation d'un opposant, qui y souligne la proposition d'un "moratoire".....

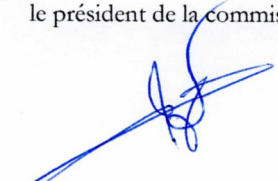


Les interrogations ou incompréhensions sur les aspects techniques du projet ont reçu des réponses.

Sur les effets du projet sur l'environnement, si l'appréciation reste à ce stade de l'ordre de l'appréciation subjective, la commission d'enquête relève l'engagement du Conseil départemental d'assurer un suivi à très long terme des mesures de compensation qui seront mises en œuvre, suivi dans lequel des associations de protection de l'environnement participeront.

Sur les questions des effets individuels des aménagements, la question essentielle porte sur l'impact des nuisances sonores, qu'il conviendra de vérifier après travaux, toutefois les réponses n'apportent pas de certitude quant à l'engagement du maître d'ouvrage à réaliser des travaux correctifs.

Fin de la partie rapport d'enquête.

A Bergerac, le 20 novembre 2017

le président de la commission d'enquête	les membres titulaires	
		
Jean Marc DIVINA	Michel PIERRE	Georges ROUSSEAU

## **PIECES JOINTES**

**Arrêté d'ouverture d'enquête publique**

**Arrêté complémentaire d'ouverture d'enquête**

**Bordereau d'envoi repagination pièce G**

**Insertions dans les journaux des annonces légales**

**Pour l'original - les huit registres papier accompagnés de leurs annexes – la copie papier du registre dématérialisé assemblée en deux tomes – les six observations courriel du site préfecture**

**Pour les autres exemplaires – toutes les pièces jointes sont sur support numérique**

**Certificats d'affichage (4 mairies et département)**

**Demande de prolongation de remise du rapport d'enquête**

**P.V. de synthèse des observations au maître d'ouvrage**

**Mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

**Arrêté préfectoral fixant la date et l'heure de remise du rapport d'enquête**