Sous-Préfecture de SARLAT (Dordogne)
Reçu le :
- 2 MARS 2001
(Loi n° 82213 du 2.3.1982)

DEPARTEMENT DE LA DORDOGNE

****

Communes de SAINT VINCENT de COSSE - CASTELNAUD la CHAPELLE - VEZAC - SARLAT la CANEDA

++++++++++++++++++

Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

AMENAGEMENT DE LA VOIE DE LA VALLEE DE LA DORDOGNE
LIAISON SAINT VINCENT DE COSSE - SARLAT LA CANEDA

Mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols des Communes de

VEZAC et SARLAT la CANEDA

Rapport de la Commission d'Enquête

Serge JABY - Président

Claude FLAYAC - Membre Titulaire

Michel TCHACAROFF - Membre Titulaire

Jean-Claude LEMETTEIL - Membre Suppléant

Décision de Monsieur le PRESIDENT du TRIBUNAL ADMINISTRATIF de BORDEAUX

du 08 Août 2000

Arrêté de Monsieur le PREFET de la DORDOGNE

n° 00/161 du 31 Octobre 2000

DEPARTEMENT DE LA DORDOGNE

****

Communes de SAINT VINCENT de COSSE - CASTELNAUD la CHAPELLE - VEZAC - SARLAT la CANEDA

++++++++++++++++++

Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
AMENAGEMENT DE LA VOIE DE LA VALLEE DE LA DORDOGNE
LIAISON SAINT VINCENT DE COSSE - SARLAT LA CANEDA

Mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols des Communes de VEZAC et SARLAT la CANEDA

Rapport de la Commission d'Enquête

Serge JABY - Président

Claude FLAYAC - Membre Titulaire

Michel TCHACAROFF - Membre Titulaire

Jean-Claude LEMETTEIL - Membre Suppléant

°

° °

A - Présentation et déroulement de l'Enquête

B - Observations

C - Discussion

D - Conclusions et Avis de la Commission d'Enquête

A - PRESENTATION et DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

 # Objet de l'Enquête d'Utilité Publique:

* Projet d'aménagement de la Voie de la Vallée de La Dordogne, liaison SAINT VINCENT de COSSE - SARLAT la CANEDA, avec déviation à BEYNAC de la R.D. n° 703 entre les P.R. 56+400 et 60+080 et l'aménagement de la R.D. n° 49 entre les P.R. 4+780 et 5+740 et de la D.R. n° 57 entre les P.R. 0+000 et 7+000, sur les territoires des Communes de SAINT VINCENT de COSSE, CASTELNAUD la CHAPELLE, VEZAC et SARLAT LA CANEDA,

* Mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols des Communes de VEZAC et de SARLAT la CANEDA.

 # Références:

- **Vu** le Code de la Voierie Routière,

- **Vu** le Code de l'Urbanisme et notamment son article L. 123-8 et le décret n° 86-984 du 19 Août 1986 modifiant certaines dispositions de Code de l'Urbanisme et notamment son titre III,

- **Vu** le Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique,

- **Vu** la Loi n° 83-630 du 12 Juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement et le décret n° 85-453 du 23 Avril 1985 modifié, pris pour son application,

- **Vu** la Loi n° 62-933 du 08 Août 1962 modifiée, son décrat d'application et notamment son article 10,

- **Vu** les Plans d'Occupation des Sols des Communes de VEZAC et de SARLAT la CANEDA,

-**Vu** le projet d'aménagement de la Voie de la Vallée de La Dordogne, liaison SAINT VINCENT de COSSE - SARLAT la CANEDA, avec déviation à BEYNAC de la R.D. n° 703 entre les PR 56+400 et 60+080 et aménagement de la R.D.n° 49 entre les PR 4+780 et 5+740 et de la R.D. n+ 57 entre les PR 0+000 et 7+000, sur le territoire des Communes de SAINT VINCENT de COSSE, CASTELNAUD la CHAPELLE, VEZAC et SARLAT la CANEDA, avec mise en compatibilité des Plans d'Ocupation des Sols des Communes de VEZAC et SARLAT la CANEDA,

- **Vu** la décision rendue par le Président du Tribunal Administratif de BORDEAUX en date du 08 Août 2000 désignant la Commission d'enquête et le Suppléant,

- **Vu** la délibération n° 00.CP.III.52 du 21 Février 2000 de la Commission Permanente du Conseil Général de la DORDOGNE approuvant le projet,

- **Vu** la Réquête du Président du Conseil Général de la DORDOGNE,

- **Vu** l'Arrêté Préfectoral portant délégation de signature au SOUS-PREFET de SARLAT,

- **Vu** le Dossier d'enquête

 # Département: DORDOGNE

 # Communes: SAINT VINCENT de COSSE - CASTELNAUD la CHAPELLE - VEZAC - SARLAT la CANEDA

 # Période de l'Enquête: Quarante [40] jours du Lundi 04 Décembre 2000 au Vendredi 12 Janvier 2001 inclus.

 # Déroulement de l'Enquête:

Par Décision rendue le 08 Août 2000 par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de BORDEAUX, la Commission d'Enquête a été désignée comme suit:

* **Monsieur Serge JABY, Président,**

* **Monsieur Claude FLAYAC, Membre Titulaire,**

* **Monsieur Michel TCHACAROFF, Membre Titulaire,**

* **Monsieur Jean-Claude LEMETTEIL, Membre Suppléant.**

Par Arrêté Préfectoral n° 00/161 en date du 31 Octobre 2000 de Monsieur le Préfet de la Dordogne, la Commission d'Enquête a été confirmée pour conduire l'Enquête.

* **Les Registres d'Enquête d'Utilité Publique** ont été côtés et paraphés, en exécution de l'article 3 du présent Arrêté, par les soins du Président de la Commission d'Enquête les:

* 29 Novembre 2000 à SAINT VINCENT de COSSE,

* 24 Novembre 2000 à CASTELNAUD la CHAPELLE,

* 04 Décembre 2000 à VEZAC,

* 29 Novembre 2000 à SARLAT la CANEDA

En exécution du même article, le Président de la Commission d'Enquête a paraphé toutes les pièces des dossiers déposés dans les Mairies.

En raison du nombre important de déposants sur les Registres d'Enquête, le Président de la Commission d'Enquête a procédé au rajout de feuillets dans les Registres d'Enquête suivants:

* **SAINT VINCENT de COSSE**: les feuillets cotés n° 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 18,

* **CASTELNAUD la CHAPELLE**: les feuillets cotés n° 12 - 13 - 14 - 15,

* **VEZAC**: les feuillets cotés n° 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31 - 32 - 33.

Les dits Registres ont été ouverts, déposés et mis à la disposition du public en les Mairies de SAINT VINCENT de COSSE - CASTELNAUD la CHAPELLE - VEZAC et SARLAT la CANEDA aux jours et heures d'ouverture des Mairies concernées.

* **Les Certificats de Publication** attestant l'affichage de l'Arrêté Préfectoral ont été établis par:

* Monsieur le Maire de SAINT VINCENT de COSSE le 16 Novembre 2000,

* Monsieur le Maire de CASTELNAUD la CHAPELLE le 16 Novembre 2000,

* Monsieur le Maire de VEZAC le 16 Novembre 2000,

* Monsieur le Maire de SARLAT la CANEDA le 20 Décembre 2000;

et adressés à la Direction des Routes Départementales. La photocopies des dits Certificats ont été visés par nos soins après clôture de l'Enquête et jointes au présent Rapport.[**Cotes n° 1 à 4**]

* **Les exemplaires des journaux** dans lesquels a été inséré l'Arrêté Préfectoral concernant le projet objet de la présente Enquête sont:

* **La DORDOGNE-LIBRE** des Lundi 13 Novembre et Jeudi 07 Décembre 2000,

* **SUD-OUEST** des Jeudi 16 Novembre et Jeudi 07 Décembre 2000,

* **L'ESSOR SARLADAIS** des Vendredi 17 Novembre et Vendredi 08 Décembre 2000.

Les dits exemplaires sont détenus par la Direction des Routes Départementales de la Dordogne. Cette même Direction a demandé à **Maître Huguette JUGIE**, Huissier de Justice à SARLAT de constater l'affichage de l'Avis d'Enquête tant sur le terrain qu'auprès des mairies concernées. Ce constat a fait l'objet d'un Procès-Verbal en date du 17 Novembre 2000.
Ce Procès-Verbal de Constat est détenu par la Direction des Routes Départementales.

Les Membres de la Commission d'Enquête ayant procédé aux mêmes opérations de contrôle ne peuvent que corroborer les constatations énoncées ci-dessus

* **Le dossier d'Enquête** réalisé par **EREA- Urbanisme Transport Environnement - 39 rue Furtado 33800 BORDEAUX** comprend les éléments suivants pour chaque dossier dans les Commune concernée:

1 - PIECES TECHNIQUES

A - Notice: Objet de l'Enquête et informations administratives,

B - Plan général des travaux et Plan de situation,

C - Etude d'impact de la solution retenue,

D - Appréciation générale des impacts du programme,

E - Annexe à l'étude d'impact,

F - Mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols de VEZAC et SARLAT la CANEDA.

2 - PIECES ADMINISTRATIVES

G - Arrêté Préfectoral d'ouverture de l'Enquête,

H - Avis d'Enquête

I - Certificat de publication de Monsieur le Maire

3 - REGISTRE d'ENQUETE PUBLIQUE

L'ensemble du dossier est d'excellente facture, parfaitement clair donnant tous les éléments nécessaires à la bonne compréhension du projet présenté.

*** Permanences:**

En exécution de l'Article 3 de l'Arrêté Préfectoral les Membres de la Commission d'Enquête se sont tenus à la disposition du public en les Mairies de:

* SAINT VINCENT de COSSE:
le Vendredi 08 Décembre 2000 de 09h00 à 12h00

* CASTELNAUD la CHAPELLE:
le Vendredi 15 Décembre 2000 de 9h00 à 12h00

* VEZAC:
le Vendredi 29 Décembre 2000 de 9h00 à 12h00

* SARLAT la CANEDA:
le Vendredi 05 Janvier 2001 de 9h00 à 12h00

Des Représentants de la Direction des Routes Départementales étaient présents lors des permanences tenues à **CASTELNAUD la CHAPELLE, VEZAC** et **SARLAT la CANEDA**.

*** Clôture de l'Enquête**

A la clôture de l'Enquête les Registres ont été clos et signés par Messieurs les Maires des Communes concernées. Le Président de la Commission d'Enquête a procédé à la récupération des dossiers le:

* **Samedi 13 Janvier 2001** en les Mairies de CASTELNAUD la CHAPELLE et VEZAC,

* **Lundi 15 Janvier 2001** en les Mairies de SAINT VINVENT de COSSE et SARLAT.

A notre connaissance aucun incident notable n'a entaché le déroulement de l'Enquête. Les seules effervescences constatées l'ont été lors de la permanence de VEZAC où des *opposants* au projet sont intervenus assez véhémentement à la limite de la décence verbale.

Le Président de la Commission d'Enquête, par courrier en date du 29 Janvier 2001, a démandé à Monsieur le Préfet de la Dordogne l'autorisation de surseoir à la date du 12 Février 2001, date du dépôt du Rapport. Par courrier en date du 07 Février 2001, n° 4192, Monsieur le Préfet a donné acte de cette demande.
Joignons les deux documents au présent sous Cotes n° 5 et 6

B - OBSERVATIONS

De l'examen des Registres d'Enquêtes mis à la disposition du public, il appert que:

* Registre de SAINT VINCENT de COSSE:

Dans ce registre nous relevons **54 [cinquante quatre]** observations,et **10 [dix]** documents annexés [numérotés de 1 à 10].

L'examen des observations et documents annexés fait apparaître:

* **186 [cent quatre vingt six]** personnes favorables au projet,

* **05 [cinq]** personnes opposées au projet,

* **01 [une]** personne sans opinion

* Registre de CASTELNAUD la CHAPELLE:

Dans ce registre nous relevons **103 [cent trois]** observations, et, **08 [huit]** documents annexés [numérotés de 1 à 8].

Joignons au registre un courrier adressé directement au Président de la Commission d'Enquête par **Monsieur Pierre CARVES** [numéroté 9].

L'examen des observations et documents annexés et courrier joint fait apparaître:

* **122 [cent vingt deux]** personnes favorables au projet,

* **14 [quatorze]** personnes opposées au projet,

* **02 [deux]** personnes sans opinion

Le document [numéro 3] fait état d'une consultation effectuée à bulletin secret en Février 1995 auprès des habitants des Communes de BEYNAC et CAZENAC, CASTELNAUD la CHAPELLE, SAINT VINCENT de COSSE et VEZAC ayant obtenu les résultats suivants:

* **829 [huit cent vingt neuf]** personnes favorables au futur projet,

* **172 [cent soixante douze]** personnes opposées au futur projet.

* Registre de VEZAC:

Dans ce registre nous relevons **201 [deux cent une]** observations, et, **30 [trente]** documents annexés [numérotés de 1 à 30]

L'examen des observations et documents annexés fait apparaître:

* **238 [deux cent trente huit]** personnes favorables au projet,

* **62 [soixante deux]** personnes opposées au projet,

* **07 [sept]** personnes sans opinion.

Parmi les documents annexés se trouve un document [numéro 13] faisant référence à la consultation de la population de Février 1995 reprenant les mêmes chiffres que ceux énoncés dans le document [numéro 3 {Registre de Catselnaud la Chapelle}]

Ont été également déposés en Mairie de VEZAC les documents suivants:

*** 06 [six]** livres intitulés:
ENQUETE PUBLIQUE
Sur le projet de voie de la vallée de la Dordogne
du 4 décembre au 12 janvier 2001
Pétition contre le projet de voie de la vallée
Par le Collectif d'Associations SOS-VALLEE-DORDOGNE

Ces livres formés de feuillets mobiles assemblés par reliures spirales plastiques contiennent les noms, adresses, dates et signatures de 4 621 personnes.

Ces livres ont été cotés et paraphés par nos soins, à savoir:

Livre I de 1 à 75
Livre II de 1 à 69
Livre III de 1 à75
Livre IV de 1 à73
Livre V de 1 à 35
Livre VI de 1 à 31, plus un feuillet mobile non relié [Cotes n° 7 à 12]

*** 01 [un]** livre numéroté **Livre VII** porte les intitulés identiques aux précédents contiennent les photocopies noires et blanches recto-verso de cartes postales représentant au recto le Château de Fayrac barré à ses pieds d'une large bande portant imprimée "**Emplacement de la voie rapide projetée par le Conseil Général de la Dordogne**" avec en haut à droite un cartouche représentant schématisée la voie avec les mentions "**NON au massacre de la vallée-Sauvons la Dordogne**", et, au verso le libellé " La construction de la voie rapide dite "Voie de la Vallée" et de deux ponts sur la Dordogne provoquerait des dégâts irréversibles sur l'environnement naturel et patrimonial de la Vallée et des sites de Beynac, Catselnaud, Fayrac, les Milandes et Marqueyssac" - **JE M'OPPOSE A CE PROJET** - avec date, nom, adresse et signature de l'expéditeur - à renvoyer avant la fin de l'enquête publique le 12 janvier 2001 - ainsi que le nom du destinataire: Mr le Président de la Commission d'Enquête de la Voie de la Vallée - MAIRIE DE SARLAT - 24200 SARLAT.

Ce livre, relié de manière identique aux précédents contient 54 photocopies de cartes postales, a été coté et paraphé par nos soins de 1 à 54.[Cote n° 13]

*** 03 [trois]** livres portent les intitulés identiques aux précédents avec la mention supplémentaires:
"Pétition via Internet - Site ADSVL: www.sos-vallée-dordogne.net"

Ces livres contiennent 186 e-mails en réponse au portail indiqué ci-dessus et reproduisent à l'indentique la mention " **PETITION** - Je suis contre ce projet aberrant de déviation de Beynac, proposé par le Conseil Général de la Dordogne, qui va détruire un des sites les plus prestigieux du Périgord et ce d'autant plus qu'il existe des solutions alternatives pour régler les problèmes de circulation", à l'exception de 16 e-mails comportant des appréciations personnelles.

Ces livres sont reliés de manière identique aux précédents, et, ont été cotés et paraphés par nos soins:

*** Livre I** de 1 à 79

* **Livre II** de 1 à 71

*Livre III de 1 à 10 [Cotes n° 14 à 16]

* **Registre de SARLAT la CANEDA:**

Dans ce registre nous relevons **29 [vingt neuf]** observations, et, **33 [trente trois]** documents annexés [**21** lettres et **12** documents déposés] dont **05 [cinq]** cartes postales identiques aux **305 [trois cent cinq]** déposées en Mairie.

L'examen des observations et documents annexés fait apparaître:

* **23 [vingt trois]** personnes favorables au projet,

* **37 [trente sept]** personnes opposées au projet,

* **02 [deux]** personnes sans opinion.

Les 305 cartes postales en couleur représentent:[Cote n° 17]

côté recto: le Château de FAYRAC avec à ses pieds une large **bande rouge** portant l'inscription " Emplacement de la voie rapide projetée par le Conseil Général de la Dordogne", et, dans la partie supérieure droite un cartouche portant sur fond noir l'inscription "**NON au massacre de la vallée**" avec une représentation schématisée de la voie et de la Dordogne et à sa bas "**sauvons la Dordogne**",

côté verso: en haut à gauche la mention" Le Château de Fayrac (XVème et XIXème siècle), en dessous: "La construction de la voie rapide dite "Voie de la Vallée" et de deux ponts sur la Dordogne provoquerait des dégâts irréversibles sur l'environnement naturel et patrimonial de la Vallée et des sites deBeynac, Catselnaud, Fayrac, les Milandes et Marqueyssac", au milieu "**JE M'OPPOSE A CE PROJET**" suivis de date - nom - adresse et signature de l'expéditeur avec côté adresse "Mr le Président de la Commission d'Enquête de la Voie de la Vallée - MAIRIE DE SARLAT **24200 SARLAT**".

Indiquons que **142** cartes postales et **02** lettres sont arrivées après la clôture de l'Enquête seront jointes au présent.

Le récollement des avis émis sur les quatre registres donne les résultats suivants:

* **569 [cinq cent soixante neuf]** personnes favorables au projet,

* **118 [cent dix huit]** personnes opposées au projet,

* 12 [douze] personnes sans opinion.

Nous traiterons dans un chapitre particulier les 10 livres des pétionnaires [signatures et e-mails] ainsi que les 305 cartes postales

C- DISCUSSION

En préambule les Membres de la Commission d'Enquête font observer que tout dossier d'Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique dite **D.U.P.** ne repose que sur **l'examen d'un seul projet** et que leur conclusion ne peut être que **favorable** ou **défavorable** au projet présenté excluant tout autre examen ne faisant pas l'objet de l'Arrêté préfectoral.

Afin de visualiser le projet présenté les Membres de la Commission d'Enquête, assistés des Responsables de la Direction des Routes Départementales de la Dordogne, ont procédé le **Jeudi 23 Novembre 2000** à un repérage très minutieux du futur tracé soumis à Enquête, recevant toutes informations nécessaires et réponses aux questions posées aux fins d'être complètement éclairer principalement sur les autres tracés tels qu'ils figurent explicitement dans le dossier d'Enquête.

Les Membres de la Commission d'Enquête se sont réunis en séances de travail en la Mairie de VEZAC les:

*** Mercredi 17 Janvier 2001**

*** Lundi 22 Janvier 2001**

*** Mardi 23 Janvier 2001**

*** Vendredi 09 Février 2001**

*** Mercredi 28 Février 2001**

Le **Mardi 30 Janvier 2001** en la Mairie de VEZAC, les Membres de la Commission d'Enquête se sont réunis avec la présence de **Monsieur MARTIN Jean-Charles,** Directeur de la D.R.D.de la Dordogne , **Monsieur MALBOURIANE François**,Directeur-Adjoint, et, **Madame ALBRAND Isabelle**, Chef du Service "Acquisitions immobilières" aux fins de faire le point, et, apporter par la concertation les éléments susceptibles d'harmoniser le projet présenté.

L'examen des ***observations favorables*** au projet se résume en:

fin des embouteillages dans la traversée de BEYNAC,

fin de la pollution engendrée par la dite traversée,

fin de l'insécurité générée par la circulation tant hors période estivale que lors de la période estivale,

fin des blocages journaliers sous le pont SNCF de VEZAC par les poids lourds,

amélioration par le tracé projeté par la visualisation du Château de BEYNAC,

diminution très sensible de la fragilité de la falaise due aux trépidations de la circulation,

nette amélioration par le tracé projeté de l'écoulement d'une circulation devenant d'année en année plus importante,

impact touristique grandement amélioré.

L'examen des ***observations défavorables*** au projet se résume en:

création d'une voie rapide, d'une auto-route, d'une 2x2 voies,

augmentation des nuisances sonores et visuelles,

aucune amélioration de la traversée de BEYNAC,

création de deux ponts en béton,

projet identique à celui soumis à Enquête de 1994,

terrain inondable,

maquette exposée à la Mairie de VEZAC ne correspondant pas au projet présenté,

vallée touristique défigurée avec fuite des touristes,

solutions de rechange:
* par la RD 25 dite "Voie des Côteaux",
* voies sur berges à BEYNAC,
* établissement de feux tricolores dans BEYNAC avec décaissement sous le pont SNCF de VEZAC,
* élargissement de la route actuelle dans la traversée de BEYNAC

augmentation de la vitesse,

création d'aires de repos,

perte de terres agricoles,

perte de revenus,

coût du projet présenté,

référence à des émissions télévisuelles sur TF1 et sur AQUITV.

Avant d'étudier les 10 livres déposés par l'Association "ADSVL" ainsi que les cartes postales décrites ci-dessus, les Membres de la Commission d'Enquête répondent aux observations inscrites dans les registres d'Enquête ainsi qu'aux documents joints, et, en premier lieu apportent une précision concernant la maquette exposée en la Mairie de VEZAC indiquant que:

1/- cette maquette ne fait pas partie intégrante du dossier d'Enquête,

2/- cette maquette permet de visualiser l'ensemble du projet aux personnes peu habituées à compulser les dossiers d'Enquête Publique,

3/- cette maquette est exposée uniquement en la seule Mairie de VEZAC.

Ils constatent que les *opposants* au projet présenté:

* soit délibéremment n'ont pas pris pleine et entière connaissance des documents contenus dans le dossier d'Enquête affirmant que ce dossier est identique à celui rejeté par la précédente Commission d'Enquête le 27 Octobre 1994,

* soit délibéremment occultent les dits documents en produisant uniquement des documents {§ Rapport de Monsieur DREYFFUS entre autre} ne se référant qu'à la précédente Enquête.

En effet si les *opposants* avaient pris le temps de consulter le dossier d'Enquête, ils auraient constater que:

1/- le carrefour du "Tiradou" a été aménagé par la création de deux "oreilles" évitant les tournes à gauche directs sur la RD 703,

2/- le raccordement sur la Commune de SAINT VINCENT de COSSE par le carrefour giratoire de "Monrecours" favorisant les échanges, et, créant un pôle sécurisant avec incitation à diminuer la vitesse

3/- Le Pont du Pech reliant la Commune de SAINT VINCENT de COSSE à la Commune de CASTELNAUD la CHAPELLE se situe non plus en aval du pont SNCF mais en amont à 60 mètres de ce dernier,

4/- la réalisation sous la voie ferrée sur la Commune de CASTELNAUD la CHAPELLE d'un pont-rail inférieur de type trémie, avec un minimum de dégagement de 4m60 sous la voie SNCF. L'assainissement de cette trémie sera assuré par un système de relevage en période de crue et gravitairement en période normale. Les murs anti-crue seront masqués par des talus plantes qui en diminueront fortement la signature visuelle,

5/- sur la Commune de CASTELNAUD la CHAPELLE le raccordement à la RD 53 permet une meilleure desserte du site touristique des "Milandes" et un maintien des échanges vers la "Barrière" et vers la "Treille" par l'instauration d'une carrefour plan avec tourne à gauche,

6/- suppression de l'aire de stationnement prévue dans l'Enquête précédente à hauteur de "Fayrac",

7/- suppression du passage à niveau à "Fayrac",

8/- le pont routier à VEZAC se situe en amont du pont SNCF à 10 mètres de ce dernier,

9/- création d'un carrefour giratoire sur la Commune de VEZAC à 40 mètres au Sud du passage inférieur à la voie ferrée,

10/- réaménagement de la RD 57 entre les Commune de VEZAC et SARLAT la CANEDA avec création de voies réservées aux véhicules lents,

11/- création d'un carrefour giratoire à "Pré de Cordy" à hauteur du garage Peugeot.

Aucun document contenu dans le dossier d'Enquête ne fait fait allusion à:

* voie rapide,

* 2x2 voies,

* autoroute,

* anneau de vitesse,

* voie expresse,

* deux trémies,

mais que les renseignements mis à la disposition du public ne se réfèrent qu'à une Route Départementale à 2 voies d'intérêt touristique, et, que d'une seule trémie comme indiqué précédemment.

Les Membres de la Commission d'Enquête rappellent que la voie nouvelle projetée se situe au même niveau que la voie ferrée existante et que seules des crues centennales seraient à même de la recouvrir.

Parmi les observations rejetant le projet présenté certaines émettent des réserves quant à la solidité des ponts routiers prévus. L'on peut se poser la question sur la fragilité des ponts SNCF existants qui par leur longévité opposent un démenti formel à ces assertions, et, c'est faire injure aux techniciens et concepteurs du projet sur leur capacité à prendre les mesures nécessaires et suffisantes pour pallier aux éventuelles défaillances géologiques.

Les deux ponts ont retenu l'attention des concepteurs en raison de leur importance, de leur visibilité et leur intégration dans le paysage. Comme les deux ouvrages de la voie ferrée proposant une silhouette, un rythme, une présence, la recherche architecturale s'est efforcée à partir d'une structure à trois travées en béton précontraint de restituer une esthétique d'ensemble et de détail harmonieux. Ces travées d'un nombre inférieur à celles des ponts SNCF, situées dans leur prolongement, diminueront les turbulences dans le lit de la Dordogne [cette partie fera l'objet de **l'Enquête de la Loi sur l'Eau**]. Cette réflexion sur la structure des ouvrages permet de définir l'ample parabole du caisson comme étant l'homogène prolongement de la technique de notre siècle des voûtes maçonnées des ponts SNCF. La couleur d'une lasure ambre mat apportera une note d'harmonie tendant à l'équilibre d'une composition d'ensemble.
Outre l'épure générale de la silhouette qui articule les ouvrages avec les rives, un jeu de calepinage de joints horizontaux apportera une homogénéité avec l'appareillage traditionnel. Deux exèdres [petits balcons en corniche] seront établis de part et d'autre de la voie au droit de chaque pile reprenant l'un des éléments caractéristiques du vocabulaire architectural des ouvrages SNCF. Les massifs de culée des ouvrages recevront un traitement de surface leur apportant un aspect homogène avec les abouts des ouvrages SNCF.
Ces ouvrages feront l'objet d'un concours d'architecture aux fins de déterminer et d'accepter ceux qui doivent s'intégrer le plus parfaitement dans le paysage environnemental sous le couvert de l'Architecte des Bâtiments de France. Ils auront un positionnement inférieur aux ouvrages SNCF.

Concernant la *perte de terres agricoles* consécutive à la réalisation du projet son évaluation se situera aux alentours de 5 ha 3. Les Membres de la Commission d'Enquête sont saisis uniquement sur l'Utilité Publique c'est-à-dire à se déterminer sur **l'intérêt général** en fonction d'exigences structurelles et économiques,et, non sur des intérêts particuliers et sectoriels. Les dommages subis par les propriétaires susceptibles d'être expropriés seront traités lors de l'**Enquête Parcellaire**.

Quant aux *pertes de revenus* abordées par certains exploitants de gites ruraux, de centres de loisirs, de commerces, elles seront appréciées par le Tribunal Administratif de BORDEAUX dans une procédure dite "**Dommages travaux**". Toutefois les personnes ayant des craintes sur leur possibilité de poursuivre leur exploitation ou d'en voir diminuer la rentabilité, elles ont la possibilité de faire établir **avant** et **après** travaux des constats leur permettant de faire logiquement valoir leurs droits.

La grande majorité des observations *favorables* au projet relate le bruit, la pollution subis par la circulation lors de la traversée de BEYNAC quotidiennement et atteignant son paroxysme lors de la période estivale.

Le tracé proposé s'éloigne d'une forte concentration d'habitats à l'exception du Hameau de La Treille. Le Maître d'ouvrage devra apporter un soin tout particulier aux fins de préserver et sauvegarder le confort acoustique des habitants de ce hameau en prenant en charge le traitement des façades, l'isolation des ouvertures comme cela est précisé au paragraphe **5.9.3.2.** de la pièce **C** du dossier. Des aménagements paysagers aux abords de la voie nouvelle contribueront fortement à confiner la pollution olfactive ainsi que des dispositifs anti-bruit tels que buttes ou merlons joueront un rôle d'écran favorisant la dispersion de la pollution sonore engendrées par la circulation.
Le Maître d'ouvrage devra mettre tout en oeuvre par des mesures compensatoires adaptées aux techniques actuelles ou à venir pour la conservation au confort auquel chacun a droit.

Les protagonistes favorables à la voie dite des Côteaux [RD 25] font étalage que l'aménagement de cette voie serait moins coûteuse que le projet soumis à enquête.
Avant de procéder à l'examen de la proposition des *opposants* les Membres de la Commission d'Enquête ont comparé les coûts respectifs des deux solutions exposées dans le dossier d'Enquête.

L'estimation des *coûts* des différents tracés mentionnés à la pièce **D** page **48** fait apparaître:

* tracé objet de la présente enquête: **185 MF**

* tracé dite "Voie des Coteaux" RD 25: **165 MF**

Pour établir une juste comparaison, il est judicieux de prendre en considération les évaluations pour chaque liaison: tronçon par tronçon, à savoir:

1/- liaison SAINT VINCENT de COSSE - VEZAC: **150 MF**

2/- liaison VEZAC - SARLAT la CANEDA par la RD 57: **35 MF**

3/- liaison SAINT VINCENT de COSSE - SARLAT la CANEDA par la RD 25: **165 MF**

Nous constatons que la liaison **1** permettant d'éviter le passage dans la Commune de BEYNAC est d'un coût moins élevé comparé au coût de la laison **3**.

Le réaménagement de la laison **2** telle est est décrite dans le dossier d'enquête est quelque soit la liaison retenue une priorité s'imposant même aux yeux des *opposants* puisque beaucoup déplorent l'absence de pénétrantes Nord-Sud en direction des Châteaux à visiter dans la vallée.

En réaménageant cette pénétrante le projet soumis à enquête répond à deux impératifs d'intérêt technique et économique:

* améliorer nettement et très sensiblement c'est-à-dire de manière appréciable et notable la circulation dans la traversée de BEYNAC

* améliorer grandement le flux Nord-Sud de SARLAT la CANEDA vers la vallée et ses sites touristiques

Ce double objectif que seule la laison **3** ne peut réaliser.

Les coûts des liaisons **1** et **2** sont de **185 MF**, et, ceux des liaisons **3** et **2** de **200 MF**. Le projet présenté par le Conseil Général de la Dordogne permet de résoudre des problèmes d'ordre économique, touristique et technique.

Le **05 Janvier 2001** les Membres de la Commission d'Enquête se sont déplacés sur la laison **3** engouement des *opposants* pour constater ce qu'aucun *opposant* n'indique dans les observations développées dans les quatre Registres d'Enquête, à savoir: la pénétrante dans la Commune de SAINT CYPRIEN, alors que la politique actuelle consiste à dévier des agglomérations un flux de circulation étranger à l'activité économique ou touristique des lieux ce que les Ingénieurs du Département de la Dordogne ont parfaitement réussi en la création de la route SIORAC en PERIGORD - SAINT CYPRIEN, **combien décriée également à l'époque.**

En effet l'instauration de cette pénétrante causerait de graves dommages dans l'habitat où plusieurs propriétés devraient être expropriées ou largement amputées de leur superficie, sans exposer les problèmes de pollutions "grand cheval de bataille" des *opposants* résidant en grande partie à BEYNAC et ses environs immédiats.

Le parcours très sinueux de la RD 25 compte **64 [soixante quatre]** virages à savoir:

* **46 [quarante six]** avec un rayon inférieur à **120 mètres**

* **18 [dix huit]** avec un rayon inférieur à **240 mètres**,

alors que la réglementation impose pour une vitesse de référence de **60 km/heure** un rayon normal de **240 mètres**. {Voir document [Cote n° 18] émanant de la Direction des Routes Départementales de la Dordogne joint au présent}

Le réaménagement de la RD 25 ne serait être possible qu'en procédant à la rectification des dits virages entrainant déblais et remblais importants, à des atteintes tant parcellaires que polluantes aux

habitations situées sur le tracé, à la dégradation de l'environnement d'une part aux abords du village de Baran, d'autre part endommageant grandement bois et près portant ainsi atteinte à l'écologie locale autre "cheval de bataille" des *opposants*.

Cette rubrique concernant la RD 25 amène les Membres de la Commission d'Enquête à procéder à un examen minutieux du portail ouvert sur Internet par l'Association ADSVL lequel a produit des réponses par e-mails rassemblés dans les **Livre I** coté de 1 à 79, **Livre II** coté de 1 à 71 et **Livre III** coté de 1 à 10.

Le tirage de ce portail intitulé "Au coeur du Périgord Noir - LA VALLEE DE LA DORDOGNE EN DANGER" porte la signature de ADSVL "Association de défense des sites de la commune de Vezac et des communes limitrophes - BP n° 12 - 24220 Beynac". Nous joignons ce document au présent après l'avoir coté et paraphé [Cote n° 19].

En **pages 2 et 3** il est fait référence à dix huit associations à caractère écologique dont seulement trois ou quatre se sont manifestées au cours du déroulement de l'Enquête.

La **page 4** mentionne la pétition dont le texte figure en page 7 du présent Rapport où apparaissent les termes de:

- "**projet aberrant**": a priori - affirmation gratuite - sans apporter la moindre démonstration,

- "**sites les plus prestigieux**": il est indéniable que ce site est une des images de marque du Périgord comme celui des EYZIES où les techniciens de la Direction des Routes Départementales de la Dordogne ont apporté la preuve de leur savoir-faire sans le détruire et lui conservant son authenticité,

- "**solutions alternatives**": existantes mais avec une Utilité en terme de trafic inférieure de moitié et des impacts non négligeables.

La **page 5** intitulée "La vallée de la Dordogne en danger!" où figurent dans un texte:

- "**voie rapide**": comme il a été déjà précisé dans ce Rapport à aucun moment dans le dossier de présentation du projet le terme "voie rapide" n'est mentionné. Le statut précisé dans la Notice est celui d'une route départementale, déviation d'une route à grande circulation,

- "**aires de repos goudronnées**": cette affirmation démontre s'il en était encore besoin que les "*opposants*" se cantonnent sur l'ancien projet et n'ont pas pris connaissance du dossier actuellement soumis à Enquête, car il n'y a pas d'aires de repos goudronnées mais une aire d'intégration paysagère sans accès ni parking.

De plus le tracé en pointillé de couleur rouge censé représenter la nouvelle voie projetée est d'une représentation supérieure à celle de la rivière La Dordogne.

La **page 6** indique les emplacements des divers monuments avec leur classification situés dans le périmètre du projet. D'autres sites en Dordogne possède la même richesse patrimoniale cela n'a nullement contrarié les aménagements de voiries et les constructions d'ouvrages d'art [voir travaux effectués aux EYZIES].

La **page 7** intitulée "vue détaillée du projet de déviation de Beynac" revêt une présentation tendancieuse concernant l'emplacement du giratoire de VEZAC puisque le raccordement proposé dans le dossier sur le Route Départementale à VEZAC est beaucoup plus court et n'aboutit pas à l'endroit indiqué, et, sa surdimemsion induit en erreur le lecteur et prouve la méconnaissance du dossier.

La **page 8** schématise les vallées de la Vézère et de la Dordogne avec la voie des côteaux depuis St CYPRIEN jusqu'au pointillé supposé être la déviation de SARLAT avec comme légende "Cette voie

présente également l'avantage de pouvoir desservir directement les sites de la vallée de la Dordogne et de la Vézère sans encombrer Sarlat".

Les arguments présentés sont fallacieux, en effet:

* l'objectif du projet n'est pas de résoudre les problèmes d'encombrement de SARLAT la CANEDA puisque conjointement à la présente Enquête, une **D.U.P.** est réalisée sur la déviation de SARLAT la CANEDA,

* la RD 25 ne se branche pas au milieu de la déviation de SARLAT la CANEDA mais à son extrémité Sud,

* comment prétendre que le projet d'aménagement de la RD 25 a "...l'avantage de desservir directement les sites de la vallée de la Dordogne". Directement à partir d'où, de SAINT CYPRIEN? Quel avantage de passer par les côteaux? Directement à partir de SARLAT pour n'accéder qu'au Château de BEYNAC? Directement à partir de la RD 47? Par la route qui débouche au lieu-dit "Les Filolies"? Que d'imprécision et de manque de clarté.
  La solution proposée par la RD 25 ne dessert pas directement la vallée de la Dordogne, elle l'a shunte.

* quant à parler de l'utilité de la RD 25 pour "desservir directement la vallée de la Vézère" sur le papier cela parait évident pour quelqu'un résidant hors la région. Un touriste désirant visiter la vallée de la Vézère pour quelles raisons irait-il passer par la RD 25?
  Par ailleurs les routes figurant pour rejoindre soit la RD 47 soit BEYNAC n'existent pas actuellement en tant que telles, et, devraient donc être construites.

la **page 9** intitulée "étude comparative d'impact: avantages, risques et nuisances" traite de façon quasi caricaturale un problème trop sérieux pour ne pas le galvauder voire le déprécier.
Il convient donc d'apporter des précisions sur les assertions mentionnées à ce chapitre:

géologie: lorsque l'on mentionne une *faille* celle-ci doit être déterminée par un nom. En l'occurence les auteurs font peut-être allusion à la **Faille de SAINT CYPRIEN** dont la direction est NO-SE. Cette faille se situe hors de l'aire d'étude du dossier et de ce fait n'a aucune influence sur le projet. En mettant en cause la stabilité pour les ponts, quid des ponts SNCF existants?

hydrologie: les deux ouvrages d'art proposés ont un nombre de piles nettement inférieur à ceux des ponts SNCF dont nettement moins d'incidence au niveau de la rivière La Dordogne. Le positionnement de la route projetée se situant à même niveau que la voie SNCF les risques d'inondation se positionnent au plan centennal.
Il est faux de prétendre que l'option RD 25 ne présente aucune incidence puisque il existe ruisseau et pisciculture dans le vallon de CASTELS.

pédologie: seule l'Enquête Parcellaire déterminera la qualité et la quotité des parcelles suffisantes et nécessaires à la construction de la nouvelle route. Quant à prétendre que l'amélioration de la RD 25 n'aura aucune répercussion sur les terres agricoles cela relève de la totale méconnaissance des lieux puisque bois importants, terres agricoles se situent tant dans le vallon que sur les côteaux.

incidences sur le bâti: il convient de ramener à de justes proportions les incidences sur le bâti. En effet dans le projet présenté une habitation sise à CASTELNAUD la CHAPELLE propriété d'un tiers sera expropriée ainsi qu'un bâtiment "La Poterie" à VEZAC propriété du Département. Pour le nouveau tracé préconisé de la RD 25 plusieurs bâtiments tant maisons d'habitation qu'annexes sises à SAINT CYPRIEN-CASTELS subiront de sérieux dommages voire des expropriations.

Les Membres de la Commission d'Enquête se sont déjà exprimés sur les nuisances sonores et environnementales que la nouvelle route engendrera et sur les méthodes pour y remédier. Que dire des nuisances générées dans la traversée de SAINT CYPRIEN-CASTELS. La création de la voie reliant SAINT CYPRIEN à SIORAC en PERIGORD a remédier à ces nuisances que les *opposants* souhaiteraient voir reparaître.

incidences sur les loisirs: assertions gratuites sans aucune démonstration ni aucun fondement puisque le camping se situe en aval de l'ouvrage d'art. Il conviendrait de faire la démonstration de la perturbation de la rivière La Dordogne puisqu'actuellement toutes ses traversées se font à partir de BEYNAC.

ouvrages d'art: une fois encore méconnaissance du dossier ou volonté d'occulter la réalité puisqu'une seule trémie est prévue.

circulation: une fois encore des "a priori" purement subjectifs sans commencement de preuve. Contradiction entre "encombrement au sud de Sarlat" et "Sud de Sarlat soulagé" puisque la RD 25 se brancherait au Sud de la déviation de Sarlat {RD 46} d'où augmentation de trafic dans cette zone. Quant à la possibilité d'accèder au Château de BEYNAC par les côteaux il faudrait construire une route qui actuellement n'existe pas.
Le réaménagement de la RD 57 VEZAC-SARLAT la CANEDA par des voies réservées aux véhicules lents permet d'améliorer nettement l'accessibilité aux lieux désirés. Le réaménagement de la RD 25 déjà été évoquée dans ce Rapport nécessiterait des travaux de terrassement très lourds.

délais et coûts: les études chiffrées de chaque tracé sont incluses dans le dossier [page 48 de la pièce **D**]. Le coût prévisionnel du tracé RD 25 est seulement inférieur de 10% sans compter les liaison supplémentaires [accès à BEYNAC], réaménagement de la RD 46, aménagements indispensables dans BEYNAC.

esthétique et protection des sites: assertions purement subjectives sans aucune démonstration. L'esthétisme étant différent selon les individus il est toujours possible et souhaitable de l'améliorer comme les Membres de la Commission d'Enquête l'ont préconisé. La longueur de la nouvelle route a été volontairement réduite et accolée à la voie SNCF pour éviter tout dommage à l'environnement. L'Architecte des Bâtiments de France a donné son accord au projet étant seul compétent pour juger de l'application des périmètres de protection.

nuisances: redite, déjà traitées au chapitre "**incidences sur le bâti**"

urbanisme: il est inexact de supposer une urbanisation inéluctable le long de l'ancien CD 57 à VEZAC car cette route est **classée** route à grande circulation,. L'urbanisation est et reste de la compétence des communes.

incidences sur l'aménagement ultérieur: une fois encore il ne suffit pas d'affirmer il convient d'apporter la démonstration de "la résolution de la circulation dans BEYNAC grâce à un accès par le Nord". La liaison directe de BEYNAC aux EYZIES nécessiterait la création d'une voie de la RD 47 à la RD 25.

transit beynacois: les enquêtes et simulations de trafic effectuées par la Direction des Routes Départementales figurant dans le dossier apportent un démenti formel aux allégations présentées.

la **page 10**: représente une vue panoramique prise depuis le Château de Beynac avec les positions des Châteaux de Fayrac, de Castelnaud, de Lacoste et de Marqueyssac. Cette vue est un "zoom" photographique qui ne représente pas la vision naturelle du site.
En travers de cette vue figure une ligne droite blanche avec l'indication "Emplacement de la voie rapide (10 000 véhicules/jour)". Le positionnement de cette ligne qui veut représenter la nouvelle route est un pastiche du tracé réel indiqué dans le dossier puisque le projet n'est pas au dessus du niveau de la voie SNCF mais derrière. Comme indiqué à plusieurs reprises dans ce Rapport il ne s'agit pas de voie rapide. Quant au dénombrement des véhicules/jour, rien n'en précise l'échéance pourtant bien indiquée dans le dossier d'Enquête.

A l'examen de ce portail les Membres de la Commission d'Enquête constatent la méconnaissance que son auteur a du présent dossier d'Enquête, qu'il est destiné à **outrer** les incidences du projet présenté, à **fortement minimiser** les incidences sur le tracé de la RD 25, et, qu'il fait appel plus à à l'émotivité des récepteurs totalement ignorants du contenu du dossier d'Enquête qu'au sens des responsabilités et de la réflexion, en utilisant ce qui prévaut dans certaines situations: **la désinformation.**

Les Membres de la Commission d'Enquête remarquent bien que faisant état de nombreuses associations seul est apposé le timbre de l'association ADSVL laissant supposer qu'elle est la seule rédactrice et responsable de ce portail, remarquant également qu'à l'exception d'une douzaine e-mails sur les 186 reçus tous ne font que reprendre la mention portée en **page 4**
Les Membres de la Commission d'Enquête regrettent qu'une association ayant le souci d'informer sérieusement , non de déformer, en présentant des arguments mûrement réfléchis, concrets et non d'utiliser des techniques en vigueur dans le domaine médiatique de la publicité avec ses effets phantasmagoriques chargés d'exacerber la dramaturgie dans notre inconscient imaginaire.

Devant cette avalanche de non-dits, de faits totalement déformés par rapport à la réalité du terrain, de désinformations, de faits présentés comme étant la panacée sans apporter la moindre démonstration tangible, s'adressant à des personnes totalement ignorantes du dossier du projet soumis à Enquête, font que les Membres de la Commission d'Enquête sont incités à relativiser les témoignages reçus et déposés dans le cadre de la présente l'Enquête.

Les Membres de la Commission d'Enquête après avoir procédé à un examen très minutieux des **Livres I à VI** contenant les signatures des *opposants* au projet présenté par la Direction des Routes Départementales de la Dordogne constatent que:

1/- les feuillets mobiles ayant reçu les signatures portent en-tête
" **ENQUETE PUBLIQUE**
sur le projet de voie de la vallée de la dordogne du 4 Décembre 2000 au 12 janvier 2001"

2/- que le verso de chaque feuillet porte uniquement le timbre de la association ADSVL

Si le recueil de signatures sous forme de pétition ne fait l'objet d'aucune réglementation, il apparait qu'utiliser en en-tête "Enquête Publique" alors que l'association ADSVL n'est investie d'aucune légitimité pour conduire une Enquête Publique ressemble à un abus de représentativité auprès de particuliers ignorants du dossier et dans leur grande majorité de la procédure d'Enquête Publique. La présentation des feuillets aurait du comprendre deux colonnes l'une favorable au projet, l'autre défavorable au projet. Les feuillets auraient gagné en crédibilité si leur en-tête avait porté "**Pétition contre la projet de voie de la vallée de la Dordogne**"

Les Membres de la Commission d'Enquête ont la certitude que ces signatures ont été recueillies par de jeunes étudiantes et étudiants rémunérés à la journée et à la signature, totalement ignorants du projet, s'adressant sur les marchés ou devant les super-marchés à des personnes tout aussi ignorantes du dossier présenté à l'Enquête.

Si l'on peut comprendre que certaines pétitions ressortant de l'intime conviction ou de l'émotivité telles celles concernant par exemple "la peine de mort" ou "les essais nucléaires" puissent recueillir approbation ou désapprobation, il est beaucoup plus difficile d'admettre que des signatures

émanant de personnes dont la sincérité ne peut être mise en doute puisqu'abuser par la désinformation puissent être prises en compte au même titre que celles qui favorables ou défavorables au projet ont témoigné après avoir pris connaissance des nombreux éléments du dossier consultable en les Mairies pendant les 40 jours de l'Enquête Publique.
Comme pour les e-mails il apparait que l'association ADSVL soit la seule responsable du recueil des signatures puisque seul son timbre figure au dos de chaque feuillet vraisemblablement apposé après réception des dits feuillets.

Concernant les **305** cartes postales décrites plus avant présentant de manière totalement fausse "l'emplacement de la voie rapide" ont incité les Membres de la Commission d'Enquête à solliciter le 25 Janvier 2001 un photographe professionnel **Monsieur Francis LASFARGUE** de SARLAT la CANEDA aux fins d'exécuter la même prise de vue [Cote n° 20], et, le 21 Février 2001 ont demandé aux techniciens de la D.R.D. d'y insérer à l'échelle et avec précision la nouvelle route. [Cotes n° 21]

Outre que la dimension du trait dans sa configuration horizontale est hors d'échelle avec la réalité, l'utilisation de la couleur rouge dont semble être friande l'association ADSVL constitue une incitation primaire à une réaction émotionnelle en contradiction avec une analyse sereine, réfléchie et raisonnée du dossier d'Enquête consultable en les Mairies concernées.

Par des sondages réalisés auprès de personnes ayant expédié ces cartes, il apparait que ces cartes étaient distribuées gratuitement et retournées à l'association non timbrées. Ces personnes bien que résidant dans le Sarladais ne se sont pas déplacées dans une des Mairies concernées pour consulter le dossier mis à disposition du public.

La lecture de certaines observations ou lettres ayant fait référence à des émissions de télévision tant sur TF1 que sur AQUITV, les Membres de la Commission d'Enquête se sont procurés les enregistrements à savoir:

* **Jeudi 28 Décembre 2000** au Journal Télévisé de 19h30sur **AQUITV**

* **Vendredi 29 Décembre 2000** au Journal Télévisé de 13h00 sur **TF1**

Après avoir visionnés les K7 les Membres de la Commission d'Enquête constatent que:

* le reportage d' **AQUITV** retransmet la marche du Jeudi 28 Décembre 2000 organisé par le Collectif SOS Vallée Dordogne indiquant la sécurité exercée par des agents recrutés à 400 francs la journée où sont intervenus Monsieur Kléber ROSSILLON déclarant que la voie projetée est une voie à "**grande vitesse**" occasionnant des nuisances sonores et écologiques pour la Dordogne, qu'une voie moins chère existe la RD 25, et, Monsieur Philippe d'EAUBONNE parlant d'une voie moins couteuse où il n'y aurait que des **cailloux à casser** et de la **terre à remuer**,

* sur **TF 1** le journaliste présente le sujet en parlant d'une "**voie expresse**", un journaliste sur les lieux à BEYNAC évoque une "**voie rapide**", une "**2x2 voies**". L'interview de Monsieur Kléber ROSSILLON évoquant "les châteaux se répondent de chaque côté de la Dordogne depuis le Moyen-Age et c'est cela que l'on veut changer". Une femme interrogée déclare que la vallée sera détruite par deux ponts en béton et que la voie de Bordeaux serait le meilleur tracé.

Des journalistes parlant de "voie expresse", de "voie rapide", "2x2 voies" reprenant pour argent comptant les termes employés par les *opposants* au projet ayant une totale méconnaissance de la réalité du dossier auraient du accomplir leur métier d'investigateur en s'informant sur place puisqu'ils se sont transporter sur les lieux. Le sérieux des reportages aurait gagner en crédibilité si les mêmes journalistes avaient interviewer des personnes favorables au projet. La façon dont les reportages ont été présentés laisse à penser qu'ils étaient plus ou moins téléguidés.

Les deux K7 sont jointes au présent [Cote n° 22 et 23]

Les Membres de la Commission d'Enquête ne peuvent valablement retenir des suggestions telles que:

* "voies sur berges" à BEYNAC,

* élargissement de la route actuelle à BEYNAC,

en raison de l'importance des travaux à réaliser et principalement de la fragilité de la falaise mise en lumière par le Rapport de **Monsieur le Professeur LEVEQUE**, géologue et spécialiste de la mécanique des roches, traitant d'une étude thermographique de la falaise de BEYNAC. Fragilité de cette falaise interdisant tous terrassements et travaux de voirie. Cette étude avait été demandée en 1991 par la Municipalité de BEYNAC dont le Maire à l'époque était Monsieur Max ALBOSPEYRE.

Quant à la suggestion proposée par certains *opposants* de procéder à un décaissement sous le pont SNCF à VEZAC de 0,10 à 0,40 mètre, il nécessiterait le creusement sous ce pont d'un décaissement de plus d'un mètre avec une modification obligatoire en amont et en aval de la voirie existante, sans présager que de tels travaux ne fragiliseraient pas les strutures de cet ouvrage.

L'instauration de feux pour régler la ciculation dans la traversée de BEYNAC nécessiterait l'installation de **quatre feux**:

* un feu à l'entrée Est de BEYNAC,

* un feu à l'entrée Ouest de BEYNAC,

* un feu sur la route menant au Château de BEYNAC,

* un feu à la sortie du parking de BEYNAC.

Ce volumineux dispositif, émanant d'*opposants* peu au fait des problèmes de circulation dans les traversées de ville ou village, laisse à penser ce que pourraient être principalement en période estivale les files de véhicules légers et poids lourds bloqués par les feux. La politique actuelle tend à supprimer, lorsque les conditions du terrain le permettent, les carrefours munis de feux pour des giratoires de nature plus sécurisante.

Les Membres de la Commission d'Enquête ne sauraient cautionner une telle proposition.

Parmi les documents et lettres déposées en Mairie ou reçues, trois ont retenu l'attention des Membres de la Commission d'Enquête, il s'agit de:

* la lettre de Monsieur NEWELL,[document n° 12] - propriétaire du Château de FAYRAC, remise par Monsieur d'EAUBONNE en Mairie de SARLAT la CANEDA. Les renseignements que nous avions recueillis des techniciens de la Direction des Routes Départementales qui avaient rencontré Monsieur NEWELL laissaient penser à sa neutralité attentive. Qu'il est changé d'opinion est son droit le plus strict mais les Membres de la Commission d'Enquête auraient souhaité recevoir de sa part un écrit en langue anglaise puisqu'il ne parle pas notre langue ou tout le moins que **Madame LASIEWICZ Maria**, de nationalité britannique, qui s'occupe de ses intérêts en France soit la destinataire du courrier. Monsieur Philippe d'EAUBONNE semblant être le mandataire de Monsieur NEWELL, une procuration signée de sa main attestant du mandat aurait permis d'authentifier ce courrier.

* le Rapport de **Monsieur Gilbert DREYFUS** [document n° 4] du 10 Avril 1993, déposé en Mairie de VEZAC par Monsieur Kléber ROSSILLON, a été établi dans le cadre de la précédente enquête de 1994, et, de ce fait ne parait plus guère d'actualité. Il appartait que Monsieur DREYFUS, quelque fut sont expérience professionnelle "piloré par Monsieur ROSSILLON" comme indiqué au premier feuillet, semble ne pas avoir été totalement complet quant à la rédaction puisque l'auteur a pris contact avec les responsables des Autoroutes du Sud de la France mais a omis de rencontrer les

responsables départementaux initiateurs du projet présenté à l'époque. Néammoins à la page 4 de son rapport il est indiqué "...l'aménagement sur place de la traversée de BEYNAC n'est pas envisageable...".

* cinq feuillets intitulé "complément au dossier après la Commission d'Enquête", non datés [document n° 1], déposés par Monsieur ROSSILLON en la Mairie de VEZAC. Ce document fait référence à la précédente Enquête de 1994. Sur le feuillet **1** est mentionnée une citation de **Monsieur Bernard CAZEAU**, Président du Conseil Général de la Dordogne, extraite du journal Le Figaro du 21/11/95: "Le projet du tracé nord n'a jamais été sérieusement étudié. Il est d'ailleurs aussi désastreux que l'autre, sur le plan écologique".

Lors de la permanence tenue à VEZAC le Vendredi 29 Décembre 2000, Monsieur Kléber ROSSILLON ayant verbalement mis en cause **Monsieur Jacques AUZOU**, Vice-Président du Conseil Général de la Dordogne, Chargé des Infrastrutures routières, déclarant que celui-ci n'était pas favorable au projet mis à Enquête Publique, nous avons pris contact avec lui pour connaître son avis et ses réactions sur ces déclarations.

Le 23 Janvier 2001, Monsieur Jacques AUZOU nous adressait un courrier par lequel il infirmait les allégations formulées à son encontre puisqu'il écrit:

"avoir organisé une concertation extrèmement large avec les communes concernées et les personnes privées référentes dans ce dossier ainsi que les associations existantes",

" qu'afin de réduire au maximum les impacts de la voie nouvelle, les caractéristiques du projet ont été modifiées sur quatre points essentiels:

1/ côté Saint Vincent de Cosse: la voie nouvelle passe sous la voie ferrée et préserve quatre maisons dans le hameau contigu,

2/ le profil de la voie a été abaissé dans la plaine à la côte trentennale,

3/ le tracé dans la plaine de Vézac a été raccourci par un raccordement plus rapide,

4/ le créneau de dépassement à hauteur de l'ancienne gare de Castelnaud a été supprimé.

" sur le plan technique le Conseil Général a intégré au mieux les observations recueillies et que ce projet peut, grâce à un traitement paysager adapté, être intégré dans ce secteur sensible"

" s'étonne sur les méthodes employées par certains opposants afin de produire un nombre anormalement élevé de signatures recueillies de façon contestable"

" le projet présenté est la seule solution pertinente pour absorber le trafic routier et en particulier le trafic Poids Lourds qui ne manquerait pas de se détourner d'un tracé par trop difficile pour ce type de véhicules"

Joignons ce document au présent sous la Cote n° 24.

Par courrier en date du 22 Janvier 2001 [Cote n° 25], nous avons sollicité **Monsieur Bernard CAZEAU**, Président du Conseil Général de la Dordogne, concernant la phrase tirée d'un article du Figaro du 21 Novembre 1995 inscrite sur feuillet **1** du document déposé par Monsieur Kléber ROSSILLON.[document n° 1 - Registre de VEZAC]

Par lettre datée du 05 Février 2001, Monsieur Bernard CAZEAU répond, en joignant la photocopie de l'article en question, rappelant que l'analyse qui était la sienne et qui n'a pas varié sur ce sujet.
Il précise que dès l'Enquête de 1994 la solution plus au nord sur les côteaux apparaissait fort dommageable à l'environnement en raison des très forts remblais et déblais indispensables au redressement des multiples virages de la RD 25.

Il a veillé pour l'élaboration du dossier actuel à ce que prévalent les principes suivants:

* concertation appronfondie avec l'ensemble des personnes publiques ou privées intéressées au projet,

*étude comparative multicritère des diverses variantes y compris celle par les côteaux.

Il termine en "craignant dans cette affaire que le dossier remis par Monsieur ROSSILLON ne soit que la réplique exacte de l'argumentation développée en 1995 alors même que mes services se sont efforcés de prendre en compte les différentes observations formulées lors de la dite enquête".

Annexons la lettre et la photocopie de l'article au présent sous Cotes n° 26 et 27

La photocopie de l'article paru dans le Figaro du 21 Novembre 1995 relate en troisième colonne les déclarations de Monsieur Bernard CAZEAU, Président du Conseil Général de la Dordogne, à savoir:

* " Le projet du tracé nord n'a jamais été sérieusement étudié. Il est d'ailleurs aussi désastreux que l'autre sur le plan écologique. Les ministères de l'Environnement, de la Culture et de l'Equipement ont enquêté sur l'axe sud et ont conclu qu'il était le meilleur. La route a également fait l'objet d'une étude paysagère, d'ici à quelques années, on ne la verra plus des châteaux"

En extirpant une phrase de son contexte Monsieur ROSSILLON a utilisé une méthode vieille comme le monde c'est-à-dire lui faire dire tout et son contraire.

Les Membres de la Commission d'Enquête demande que soit prise en compte les observations de **Monsieur Raymond DELHOUME** inscrites sur le Registre d'Enquête de VEZAC [n° 23] demandant à être exproprié compte tenu que la déviation de VEZAC va passer à deux-trois mètres de ses fénêtres. [parcelle A 1377 superficie 2 575 m²]

Les Membres de la Commission d'Enquête, afin que des problèmes de circulation, principalement dus aux cars de tourisme très fréquents en période estivale, ne perdurent dans la traversée de BEYNAC,préconisent que la Commune leur interdise cette traversée par l'instauration de parkings aux entrées de l'agglomération en les renvoyant sur le tracé de la voie nouvelle soit en direction de BERGERAC soit en direction de SARLAT la CANEDA. Ceci relève d'une concertation entre le Département et la Commune de BEYNAC.

Rappelons pour mémoire que le projet présenté s'inscrit dans le cadre du Décret n° 91-344 du 04 Avril 1991 concernant l'itinéraire classé "route à grande circulation" SIORAC en PERIGORD - SARLAT la CANEDA, comprenant les RD 710 - 703 - 49 - 57 - et 46.

Deux pénétrantes traversent d'Ouest en Est le Département de la Dordogne:

* de BORDEAUX passant par PERIGUEUX en direction de LYON faisant actuellement l'objet de travaux pour la mise en état de l'A 89,

* de BERGERAC suivant la rivière Dordogne au plus près en direction du Haut Quercy. Ce tracé a un attrait hautement touristique donc économique pour les régions traversées. Le projet présenté est le seul qui respecte ces données puisqu'il s'inscrit dans le tracé naturel que représente la Vallée de la Dordogne. Cette Vallée est une vitrine de l'Histoire, un émerveillement renouvelé à chaque méandre par la découverte de ses châteaux, ses falaises, ses paysages, ses villages dont les beautés ne peuvent s'admirer et donner leur plus ample expression qu'en suivant au plus près la rivière Dordogne. Découverte ou redécouverte que le projet présenté peut seul permettre en sortant du "Moyen-Âge" par les adaptations d'aujourd'hui et de demain, c'est-à-dire par une réflexion appronfondie sur le plan environnemental en concertation avec toutes les parties intéressées.

Le tracé par les côteaux préconisé par certains *opposants* romprait cette perspective et il est difficile d'admettre que le tourisme donc l'économie de cette partie de la Dordogne y trouverait leur compte.

D.H CONCLUSIONS et AVIS de la COMMISSION d'ENQUETE

Considérant:

*** Impact sur le milieu humain:**

Le projet proposé "**Voie de la Vallée - Déviation de BEYNAC**" ne provoque pas de graves perturbations sur le milieu humain puisque deux seuls bâtiments seront touchés par le nouveau tracé, les solutions les plus adaptées en fonction des moyens modernes mis à la disposition des concepteurs devront être mises en exécution pour pallier aux éventuelles nuisances susceptibles d'être perçues par les habitants du Hameau de "La Treille", aux éventuelles nuisances économiques concernant des commerçants ou agriculteurs sur la Commune de CASTELNAUD la CHAPELLE, et, du cas de Monsieur DELHOUME résidant sur la Commune de VEZAC.

*** Impact sur le patrimoine:**

L'Architecte des Bâtiments de France a donné son accord pour la mise en Enquête Publique du projet. Aucun bâtiment classé ou inscrit ne se trouve dégradé ou souillé par le tracé de cette voie nouvelle.
A l'inverse ce nouveau tracé permettra aux touristes de percevoir dans des conditions exceptionnelles les différents châteaux et les paysages les entourant, ce qui serait totalement exclus si ces mêmes touristes empruntaient la voie des côteaux.

*** Impact sur l'environnement:**

Rien dans les arguments développés par les *opposants* ne permet de craindre une quelconque dégradation de l'environnement si ce ne sont que des écrits n'apportant aucune preuve tangible et relevant plus du procès d'intention que d'une réelle réflexion. Tout devra être mis en oeuvre pour créer une environnement paysager aux fins qu'il améliore celui existant et tel qu'il est décrit dans le dossier d'Enquête.

*** Impact sur la sécurité**

Depuis SAINT VINCENT de COSSE jusqu'à SARLAT la CANEDA par l'implantation des "oreilles, des giratoires, des voies réservées aux véhicules lents, le tracé de cette nouvelle voie apportera une sécurité accrue tant aux usagers qu'aux populations placées sur son itinéraire. S'agissant d'une voie à grande circulation elle répondra aux impératifs attachés au Code la Route

Les Membres de la Commission d'Enquête émettent:un **AVIS TRES FAVORABLE**

1/ au projet d'aménagement de la Voie de la Vallée de la Dordogne, liaison SAINT VINCENT de COSSE - SARLAT la CANEDA avec déviation à BEYNAC de la R.D. 703 entre les P.R. 56+400 et 60+080, et, l'aménagement de la R.D. 49 entre les P.R. 4+780 et 5+740, et, dela R.D. 57 entre les P.R. 0+000 et 7+000 sur les Communes de SAINT VINCENT de COSSE, CASTELNAUD la CHAPELLE, VEZAC et SARLAT la CANEDA

2/ à la mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols de VEZAC et SARLAT la CANEDA tels qu'ils sont décrits dans le document **F** du dossier d'Enquête.

Les Membres de la Commission d'Enquête ont fait la constatation que les *opposants* les plus déterminés au projet présenté ne se réfèrent qu'à la précédente Enquête de 1994 comme il a été démontré dans la rédaction du présent Rapport.

Les Membres de la Commission d'Enquête ont retrouvé dans les Registres ainsi que dans les courriers reçus ou déposés dans les Mairies les mêmes *opposants* objectant des mêmes observations.

Les Membres de la Commission d'Enquête demandent que soit prises en considération les remarques et suggestions énoncées au **Chapitre DISCUSSION**, principalement lorsque les infrastructures routières seront proches des habitations, de recréer les accès, et, que les observations émises par les Municipalités de SAINT VINCENT de COSSE, de CASTELNAUD la CHAPELLE et VEZAC fassent l'objet d'études et de concertation avec les Services compétents du Conseil Général de la Dordogne.

Joignons au présent un Procès Verbal de récollement des documents placés sous Cotes

Fait à MARCILLAC-ST QUENTIN
le 28 Février 2001
Le Président de la Commission
Serge JABY

Monsieur Claude FLAYAC
Membre Titulaire

Monsieur Michel TACHCAROFF
Membre Titulaire

Jean-Claude LEMETTEIL
Membre Suppléant

Sous-Préfecture de SARLAT (Dordogne)
Reçu le :
- 2 MARS 2001
(Loi n° 82213 du 2.3.1982)

Cote n°1 : Certificat de publication du Maire de St Vincent de Cosse
Cote n° 2 : Certificat de publication du Maire de CASTELNAUD la CHAPELLE

Cote n° 3 : Certificat de publication du Maire de VEZAC

Cote n° 4 : Certificat de publication du Maire de SARLAT la CANEDA

Cote n° 5 : Lettre du Président de la Commission d'Enquête au Préfet de la Dordogne

Cote n° 6 : Lettre du Préfet de la Dordogne au Président de la Commission d'Enquête

Cote n° 7 : Livre I: Pétition contre le projet de voie de la vallée [signatures]

Cote n° 8 : Livre II: Pétition contre le projet de voie de la vallée [signatures]

Cote n° 9 : Livre III: Pétition contre le projet de voie de la vallée [signatures]

Cote n° 10 : Livre IV: Pétition contre le projet de voie de la vallée [signatures]

Cote n° 11 : Livre V: Pétition contre le projet de voie de la vallée [signatures]

Cote n° 12 : Livre VI: Pétition contre le projet de voie de la vallée [signatures]

Cote n° 13 : Livre VII: Pétition contre le projet de voie de la vallée [cartes postales]

Cote n 14 : Livre I: Pétition contre le projet de voie de la vallée [e-mails]

Cote n° 15 : Livre II: Pétition contre le projet de voie de la vallée [e-mails]

Cote n° 16 : Livre III: Pétition contre le projet de voie de la vallée [e-mails]

Cote n° 17 : 305 cartes postales représentant le Château de Fayrac

Cote n° 18 : Document de la D.R.D. concernant la R.D. 25

Cote n° 19 : Portail internet de ASDVL

Cote n° 20 : Photographies prises par Monsieur LASFARGUE

Cote n° 21 : Photographies avec emplacement de la voie projetée effectué par la D.D.R.

Cote n° 22 : K7 vidéo AQUITV du Jeudi 28 Décembre 2000

Cote n° 23 : K7 vidéo TF1 du Vendredi 29 Décembre 2000

Cote n° 24 : Lettre de Monsieur Jacques UZOU, Vide-Président du Conseil Génaral de la Dordogne

Cote n° 25 : Lettre de la Commission d'Enquête à Mr le Président du Conseil Général de la Dordogne

Cote n° 26 : Lettre réponse de Monsieur le Président du Conseil Général de la Dordogne

Cote n° 27 : Photocopie de l'article de presse du Figaro en date du 21/11/1995