DEPARTEMENT DE LA DORDOGNE

ENQUÊTE PUBLIQUE

du 21 août au 17 octobre 2017 inclus

relative aux demandes d'autorisation unique

installations, ouvrages, travaux et activités (AU-I.O.T.A)

et aux permis d'aménager

P.A 02408616M0001 sur la commune de CASTELNAUD LA CHAPELLE

P.A. 02457716M0001 sur la commune de VEZAC

présentées par

le Conseil Départemental de la DORDOGNE

concernant les travaux du contournement de BEYNAC

RAPPORT

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉS

Commission d'enquête

Président : Jean Marc DIVINA

membres titulaires : Michel PIERRE

Georges ROUSSEAU

Table des matières

A/ CONTEXTE ET GENERALITES 3
1- Préambule et historique 3
Objet de l'enquête 5
1- Cadre juridique de l'enquête unique 5
2- Nature et caractéristiques principales du projet 6
3- Composition du dossier 7
5.1 Dossier mis à l'enquête 7
5.2 Correctif demandé 8
B/ ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE 8
1- Désignation de la commission d'enquête 8
2- Préparation de l'enquête 9
2.1 Contacts 9
2.2 Prise de connaissance du dossier 9
2.3 Contact maître d'ouvrage 9
3- Modalités d'organisation 10
4- Information du public 11
4.1 Publicité légale 11
5- Concertation préalable 11
C/ DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE 12
1- Permanences 12
1-.2 Constat sur le déroulement des permanences 13
2- Clôture de l'enquête 13
3- Climat général 13
D/ EXAMEN CRITIQUE DU DOSSIER 15
1- Examen du dossier 15
1-1 Enquête sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau 15
1-2 Enquête pour les demandes de permis d'aménager VEZAC et CASTELNAUD LA CHAPELLE ; 16
1-3 Enquête concernant les demandes d'autorisation de défrichement 16
1-4 Enquête concernant les demandes de dérogations pour 16
2- Architecture du dossier 17
2.1 Etude environnementale 17
2.2 Loi sur l'eau 23
2.3 Permis d'aménager 32

2.4 Défrichement....35
2.5 Espèces protégées....36
E/ LES OBSERVATIONS....41
1- Relation quantitative et thèmes retenus....41
2- Analyse du contenu....46
3-Synthèse des observations....47
4. Mémoire en réponse....48
4.1 Analyse de son contenu....48

PIECES JOINTES....76

Arrêté d'ouverture d'enquête publique

Arrêté complémentaire d'ouverture d'enquête

Arrêté préfectoral fixant la date et l'heure de remise du rapport 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 assemblés en deux tomes – les six observations courriel du site préfecture

Pour les autres exemplaires - copie des observations et annexes, dossiers joints, courriels registre dématérialisé et préfecture 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

Mémoire en réponse

A/ CONTEXTE ET GENERALITES

1- Préambule et historique

Le village de Beynac est situé sur la rive droite d'un méandre de la Dordogne; il s'échelonne depuis la berge jusqu'au sommet d'un piton rocheux sur lequel s'élève un château fort édifié à partir du 12è siècle. La rue principale (rue de la Balme) est orientée nord-sud, perpendiculaire à la rivière et présente une pente bien marquée. Elle est bordée par des commerces et services (dont la Mairie) dans sa partie basse, offre des espaces de stationnement à mi-pente et débouche sur l'accès au château et à des commerces saisonniers en partie haute.

Le village est également traversé d'est en ouest en bordure de rivière par l'axe routier principal du secteur le RD 703 occupant tout l'espace entre d'un côté la rive et de l'autre côté les murs des habitations édifiées à flanc de falaise. Toutefois on note qu'il existe au centre du bourg un espace de stationnement (utilisé aussi comme place de marché hebdomadaire) entre la rive et la route, ainsi qu'un bâtiment de restaurant et des accès aux bateaux de promenade, ces activités générant en saison touristique une forte circulation de piétons en traversée du RD 703.

En sortie du bourg vers l'ouest, le RD 703 occupe tout l'espace disponible entre d'un côté la falaise qui présente un plan vertical au ras de la route, de l'autre côté un surplomb de la rivière. En sortie est, un ouvrage de passage sous la voie ferrée Bergerac-Sarlat constitue de par la configuration des lieux (largeur et hauteur disponibles, visibilité), un obstacle délicat pour les véhicules lourds et/ou d'un encombrement supérieur à une voiture ordinaire.

Le RD 703 constitue un segment de l'axe routier majeur de Bergerac à Sarlat, défini par les services gestionnaires comme "voie de la vallée", et devant offrir une liaison relativement rapide entre les deux sous-préfectures.

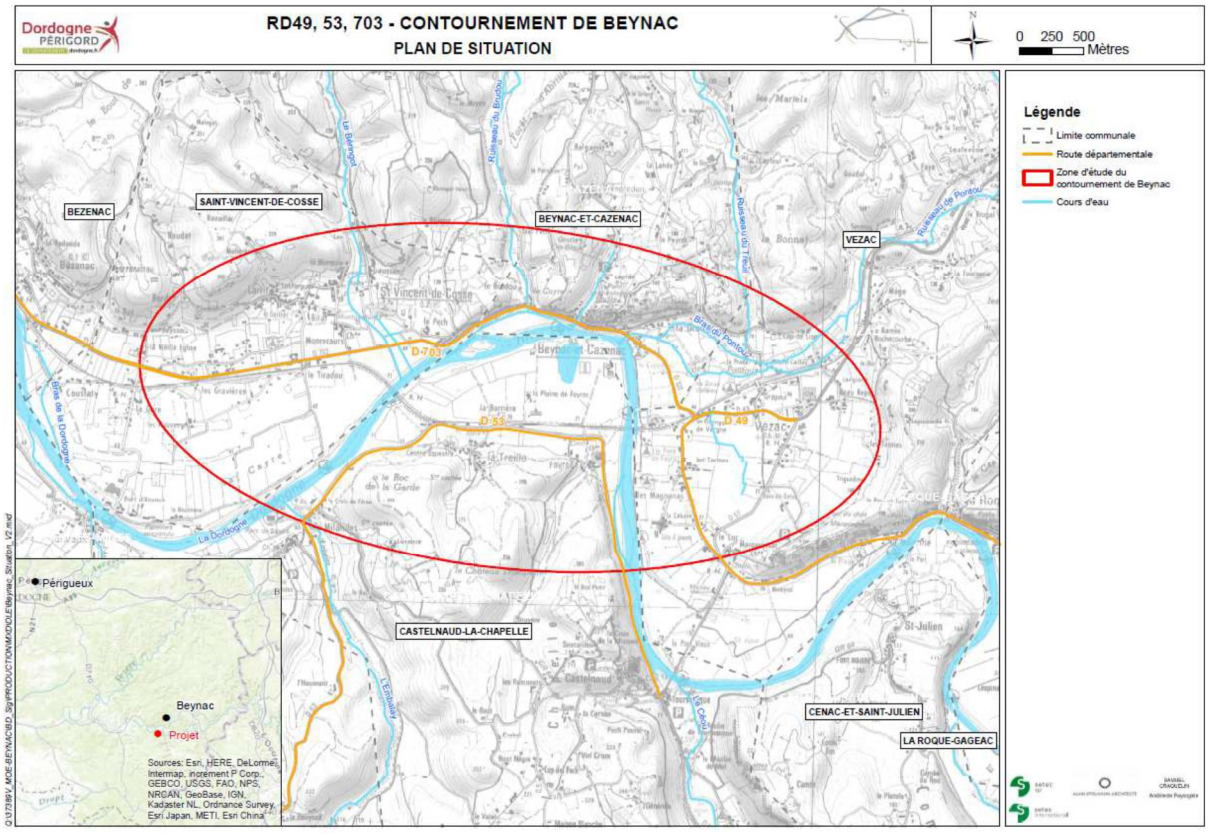
L'ensemble de cette configuration conduit à une circulation automobile délicate, posant des problèmes de croisement entre véhicules lourds et/ou camping-cars, une circulation dangereuse pour les piétons et cyclistes dans un site à forte fréquentation touristique grâce à l'attractivité des châteaux de Beynac, Castelnaud, Les Milandes, Fayrac, Marqueyssac, Monrecour, Berbiguières.... et d'autres sites touristiques dans un périmètre de quelques kilomètres.

Le Conseil Départemental de la Dordogne a engagé, depuis 1985, des études et concertations locales dans le cadre d'un aménagement de la liaison routière Saint-Vincent-de-Cosse/Sarlat, s'intégrant dans un projet plus global d'aménagement de la Voie de la Vallée de la Dordogne. L'étude de plusieurs variantes a conduit à retenir un fuseau dont le tracé a fait l'objet d'une enquête publique en décembre 2000 et janvier 2001 à la suite de laquelle le projet de contournement entre Saint-Vincent-de-Cosse et Sarlat a été déclaré d'Utilité Publique par arrêté préfectoral en date du 26 décembre 2001, puis prorogé.

La présente opération dite du "contournement de Beynac" consiste en la réalisation d'une déviation d'évitement du bourg de Beynac par la création d'un tronçon routier d'environ 3,5 km sur le territoire des communes de Saint-Vincent de Cosse, Castelnaud-la-Chapelle et Vézac.

La localisation du contournement de Beynac-et-Cazenac est précisée sur le plan de situation ci-après.

Le site se trouvant au niveau d'un méandre, la voie projetée va franchir par deux fois la rivière Dordogne. Le nouveau segment de route se raccordera à l'ouest sur le RD 703 par un rond-point sur la commune de Saint Vincent de Cosse, traversera la Dordogne et le méandre selon un tracé parallèle à la voie ferrée existante sur la commune de Castelnaud-la Chapelle, traversera à nouveau la Dordogne et viendra rejoindre les D 57 et D 703 sur la commune de Vézac après un parcours de 3,5 km. Pour des raisons techniques, le segment routier changera de côté par rapport à la voie ferrée, par un passage à créer sous voie ferrée au lieu-dit "la Treille".



Se développant dans le cadre de sites majeurs (au regard du patrimoine historique, naturel, culturel) du département et particulièrement des châteaux de Beynac, Fayrac, Castelnaud-la-Chapelle et Marqueyssac, le projet doit répondre à un fort enjeu d'intégration.

Au vu de l'importance des milieux naturels et paysagers de la vallée de la Dordogne, une insertion environnementale et paysagère du projet est indispensable afin que son impact soit minimal, voire nul sur les milieux et paysages à préserver.

A l'ouest le bourg et les alentours de St Vincent de Cosse sont inscrits à l'inventaire des sites et monuments naturels par arrêté du 5 février 1972.

Sur les communes de Vézac et Castelnaud-la-Chapelle il existe des périmètres de "sites patrimoniaux remarquables" issus de la transformation de ZPPAUP.

La rivière Dordogne est classée en zone Natura 2000 sur tout son parcours, ainsi que par l'arrêté de biotope du 13 décembre 1988 ayant pour objet la préservation des fonds de rivière à usage de zones de frai ou de nourrissage ou d'abri pour espèces protégées. Le secteur est également inscrit comme "réserve de biosphère" par l'UNESCO.

Objet de l'enquête

Il s'agit d'une demande d'autorisation unique IOTA et de permis d'aménager concernant les travaux du contournement de Beynac qui se développe entre Monrecour (sur la commune de Saint-Vincent de Cosse) et la Grange des Vergnes (sur la commune de Vézac). Elle comprend la réalisation d'une voie nouvelle sur 3,5 km avec construction de deux ouvrages d'art pour le franchissement de la Dordogne (Pont du Pech et de Fayrac) et d'un pont-rail pour un passage sous la voie ferrée Sarlat/Bergerac.

Des aménagements sont prévus : création de giratoire, rétablissement de voiries secondaires, réalisation d'une voie douce, réalisation de bassins de gestion des eaux de ruissellement de la plate-forme routière, aménagements paysagers.

1- Cadre juridique de l'enquête unique

Le présent dossier d'autorisation unique au titre de la « Loi sur l'eau » (articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement) porte sur le projet de contournement de Beynac-et-Cazenac implanté sur les trois communes de Saint-Vincent-de-Cosse, Castelnaud-la-Chapelle et Vézac.

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la section Saint-Vincent-de-Cosse/Sarlat déclarée d'utilité Publique (DUP) par arrêté préfectoral en date du 26 décembre 2001.

Ce projet nécessite des autorisations pour deux permis d'amenager au titre du code de l'urbanisme, et des autorisations au titre du code de l'environnement ; installations, ouvrages, travaux, aménagements (AU-IOTA).

Au titre du code de l'urbanisme deux demandes de permis d'aménager ont été déposées :

- permis d'aménager PA 024 577 16M 0001 sur le territoire de la commune de VEZAC, le 18 Novembre 2016.

- permis d'aménager PA 024 086 16M 0001 sur le territoire de la commune de CASTELNAUD LA CHAPELLE, le 17 Novembre 2016.

Les communes de VEZAC et CASTELNAUD LA CHAPELLE sont dotées de Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (Z.P.P.A.U.P.) qui ont été transformées par la loi création architecture et patrimoine du 07 juillet 2016 en Sites Patrimoniaux Remarquables (S.P.R).

L'article 112 de la loi création architecture et patrimoine indique :

« 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, (…) 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».

Il en résulte que les travaux susceptibles de modifier l'état des parties extérieures des immeubles bâtis, y compris du second œuvre, ou des immeubles non bâtis, dans le périmètre d'un site patrimonial remarquable, sont soumis à permis d'aménager conformément aux dispositions de l'article R 421-21.

Le projet de contournement de BEYNAC – RD 49, 53 et 703 est également concerné par les dispositions de l'article R 122-2 du code de l'environnement, qui définit les projets soumis à étude d'impact, dont les rubriques suivantes s'appliquent :

48° Affouillements et exhaussements du sol

6° Infrastructures routières

Conformément aux dispositions de l'article L 123-2, du code de l'environnement, les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements devant comporter une étude d'impact font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du code de l'environnement, préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption.

Les deux permis d'aménager étant soumis à la réalisation d'une étude d'impact, sont également soumis à enquête publique.

2- Nature et caractéristiques principales du projet

Le tracé de la déviation de Beynac-et-Cazenac se développe entre Monrecour (sur la commune de Saint-Vincent-de-Cosse) et la Grange des Vergnes (sur la commune de Vézac). Il franchit à deux reprises la rivière de la Dordogne à l'aide de nouveaux ouvrages d'art (Pont du Pech, à l'ouest et de Fayrac, à l'est).

Le projet comprend, d'ouest en est :

-le recalibrage de la RD 703 entre le Tiradou et Monrecour sur 0,9 km ;

- la création d'un giratoire à Monrecour, point d'ancrage ouest de la déviation de Beynac-et Cazenac;

- la réalisation d'une voie nouvelle sur 3,5 km avec la construction de deux ouvrages d'art pour le franchissement de la Dordogne (Pont du Pech et de Fayrac) et d'un pont-rail (des Milandes) pour un passage sous la voie ferrée Sarlat/Bergerac (sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau) ;

- le traitement du carrefour de la « Treille » en tourne à gauche ;

- le rétablissement des voies secondaires sur 1,250 km ;

- la création d'un carrefour avec des voies spéciales de « tourne à gauche » au lieu-dit Grange des Vergnes, entrée Est de la déviation de Beynac pour le raccordement des voies de desserte de Beynac et La Roque Gageac ;

- la réalisation d'une voie douce sur environ 4 km ;

- la réalisation de bassins de gestion des eaux de ruissellement de la plate-forme routière ;

- les aménagements paysagers.

3- Composition du dossier

5.1 Dossier mis à l'enquête

Pièce 1 - Note de présentation non technique

Pièce A - Guide lecture dossier autorisation unique

Pièce B - Demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

Pièce C - Dossier CNPN Partie 1

Pièce C - Dossier CNPN Partie 2

Pièce C - Dossier CNPN Partie 3

Pièce D - Défrichement

Pièce E - Etude d'impact initiale

Pièce E - Le patrimoine

Pièce E - Les activités riveraines

Pièce E - Les différentes solutions

Pièce E - Les exploitations agricoles

Pièce E - Localisation des activités

Pièce E - Localisation du bâti

Pièce E - Occupation du sol partie 1

Pièce E - Occupation du sol partie 2

Pièce E - Patrimoine architectural

Pièce E - Relevé exhaustif

Pièce E - Situation des points de mesure

Pièce E - Synthèse du POS

Pièce E - Etude d'impact actualisation

Pièce F - Etude d'impact acoustique

Pièce F - Natura 2000

Pièce G - Permis d'aménager

Pièce H - Permis d'aménager VEZAC

Pièce I - Permis d'aménager CASTELNAUD

Pièce J - Recueil des avis

5.2 Correctif demandé

Plusieurs personnes venues lors de la première permanence à CASTELNAUD LA CHAPELLE ayant signalé une difficulté à exploiter la pièce G du fait d'une pagination brouillonne, nous avons demandé au maître d'ouvrage de refournir à l'enquête publique la pièce G avec une pagination ordonnée. Les services du Conseil Départemental de la Dordogne se sont montrés très coopératifs et ont rapidement fourni une pièce G repaginée. Nous avons établi un bordereau d'ajout de pièce au dossier initial d'enquête publique *(copie en pièce jointe n°3)* et avons déposé le document complémentaire aux quatre lieux d'enquête, le 07 septembre en matinée.

B/ ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1- Désignation de la commission d'enquête

Par courrier 24.2016.00389 du 24 mai 2017 madame la Préfète du département de la Dordogne a demandé à monsieur le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux la désignation d'une commission d'enquête (formée de 3 membres au moins) pour le "projet de contournement de Beynac".

Par décision n° E17000090/33 du 08 juin 2017 le Président du Tribunal Administratif a désigné trois commissaires-enquêteurs :

M. DIVINA Jean-Marc (président de la commission)
M. PIERRE Michel (membre)
M. ROUSSEAU Georges (membre)

2- Préparation de l'enquête

2.1 Contacts

Dès la réception de l'ordonnance du Tribunal Administratif (T.A.), le président, Jean-Marc DIVINA, a pris contact avec les deux autres membres, Michel PIERRE et Georges ROUSSEAU le 09 juin 2017.

Le 12 juin 2017, contact est pris avec le service organisateur en la personne de Mme LAROSIERE Valérie (secrétariat du Service de l'Eau Environnement et Risques) à la Direction Départementale des Territoires de la Dordogne, (DDT 24/SEER).

Le 15 juin 2017, contact est pris avec le maître d'ouvrage au Conseil Départemental de la Dordogne.

Le 18 juillet après-midi, nous nous sommes rendus à la DDT 24/ SEER, cité administrative à PERIGUEUX pour définir les modalités de l'enquête publique et les dates de permanences. A cette occasion, chaque membre de la commission d'enquête a reçu une copie papier et numérique des documents devant être mis à l'enquête publique.

Le 26 juillet, madame la Préfète du département de la Dordogne signe un arrêté portant ouverture de l'enquête publique du 21 août au 29 novembre 2017. *(Arrêté préfectoral N° DDT/SEER/2017/014 du 26/07/2017)*

Le 1er août en matinée, le président de la commission d'enquête s'est rendu de nouveau dans les services de la DDT 24/SEER pour vérifier, coter et parapher les registres papier, pour qu'ils soient mis à l'enquête publique dans les quatre communes dès le jour de l'ouverture.

Le 16 août, madame la Préfète a signé un arrêté modificatif prolongeant la période de l'enquête publique du 29 septembre au 17 octobre 2017. (*Arrêté modificatif n° DDT/SEER/2017/026 du 18 août 2017).*

2.2 Prise de connaissance du dossier

Dès le 18 juillet, la commission d'enquête, disposant de l'intégralité des documents, a pu prendre connaissance de manière approfondie du dossier composé de près d'un millier de pages au format A3, plus 25 pages d'avis recto /verso.

2.3 Contact maître d'ouvrage

Le 4 juillet, nous nous sommes rendus à PERIGUEUX 24, au Pôle Pilotage et maîtrise d'ouvrage ou nous avons rencontré Mme Isabelle ALBRAN, directrice de la Direction du Patrimoine Routier Paysager et de Mobilités et M. Jacques FOREST, directeur adjoint, chargé du dossier. Sous ses aspects techniques réglementaires et environnementaux. Nous sommes convenus d'une visite sur site que nous avons effectuée le 20 juillet en matinée avec ces deux mêmes responsables.

3- Modalités d'organisation

C'est au service de la police de l'eau et des milieux aquatiques de la Direction Départementale des Territoires de la Dordogne, sous la direction de M. Alain LAUMON, que la commission d'enquête a élaboré les éléments d'organisation de l'enquête publique. La commune de CASTELNAUD LA CHAPELLE a été déterminée comme siège de l'enquête, les communes de SAINT VINCENT DE COSSE et VEZAC concernées par le projet, associées directement, la commune de BEYNAC ET CAZENAC, concernée par le fait de son contournement associée également. Les dates du 21 août au 29 septembre 2017 ont été retenues comme intervalle d'enquête.

Les dates de parution dans la rubrique des annonces légales de deux journaux ont été arrêtées avec le texte de l'avis d'enquête.

Les permanences au nombre de six ont été déterminées, dans une amplitude permettant au mieux aux citoyens de venir consulter, participer, s'exprimer. On peut toutefois regretter que malgré nos demandes nous n'ayons pu obtenir de permanence un samedi, par manque de disponibilité des municipalités.

Deux registres papiers ont été prévus dans chacune des quatre mairies précitées.

Dans le cadre du décret du 25 avril 2017 visant à s'assurer de la plus ample information et participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement, la mise en place d'un registre d'enquête dématérialisé et sécurisé a été décidée, avec l'accord du maitre d'ouvrage qui a choisi la société, Registre Dématérialisé. FR, parmi les différentes sociétés contactées. Une adresse Internet dédiée (https://www.registre-dematerialise.fr/453), permettant l'expression du public où qu'il se trouve, a été créée incluant les dates d'ouverture et de clôture de l'enquête, ainsi qu'un lien vers le site préfectoral permettant la consultation du dossier.

L'arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique du 26 juillet 2017 a été ainsi préparé et pris sous le n° DDT/SER/2017/014.

A la suite d'une relecture du service juridique préfectoral, une interprétation complémentaire de l'arrêté a été soumise. Arguant du fait que le premier paragraphe de l'article L123-13 du code de l'environnement stipule que les observations et participations du public doivent parvenir par courrier électronique de façon systématique, un arrêté préfectoral complémentaire daté du 18 août 2017 n° DDT/SEER/2017/016, a été rédigé, rajoutant une adresse électronique (ddt-enquete-publique-beynac2017@dordogne.gouv.fr) à celle du registre dématérialisé, et prolongeant la durée de l'enquête au 17 octobre 2017. Trois dates de permanences ont été rajoutées.

4- Information du public

4.1 Publicité légale

Les modalités de la publicité légale de l'enquête sont définies dans l'article 4 de l'arrêté préfectoral initial et dans l'article 3 de l'arrêté complémentaire conformément aux prescriptions de l'article R123-11 du code de l'environnement. Les avis d'enquête ont été publiés dans la rubrique des annonces légales de deux journaux régionaux :

Pour le premier arrêté

SUD-OUEST	les 03/08/2017 et 25/08/2017
REUSSIR LE PERIGORD	les 04/08/2017 et 25/08/2017

Pour l'arrêté complémentaire

SUD OUEST	le 06/10/2017
REUSSIR LE PERIGORD	le 06/10/2017

Une copie de chacun de ces avis est annexée au présent.

Chacune des 4 mairies désignées pour héberger, les dossiers papiers, les registres correspondants, a procédé à l'affichage de l'avis d'enquête aux lieux habituels des affichages officiels, au moins quinze jours avant la date de son ouverture. L'avis complémentaire a fait l'objet d'un affichage similaire. Ces affichages qui sont restés durant toute la durée de l'enquête ont été certifiés par chacun des maires concernés ; leurs attestations produites sont annexées au présent.

Le maitre d'ouvrage pour sa part a procédé à l'affichage de ces avis d'enquête, au format A2, lettres noires sur fond jaune, sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

SAINT VINCENT DE COSSE : le Tiradou-est

CASTELNAUD LA CHAPELLE : le pont du Pech, la Barrière, Feyrac

VEZAC : les Magnanas-nord, la grange de Vergne.

Le site de consultation Internet de l'Etat en Dordogne a permis la consultation comme le téléchargement de tout ou partie du dossier. Deux postes informatiques permettant un accès gratuit au dossier ont été ouverts à la Direction Départementale des Territoires comme à la mairie de Castelnaud la Chapelle, aux heures habituelles d'ouverture au public.

5- Concertation préalable

N'étant pas prévue par les textes réglementaires il n'y a pas eu de concertation préalable.

C/ DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

1- Permanences

La période de l'enquête a été déterminée du lundi 21 aout au mardi 17 octobre avec trois permanences au siège de l'enquête et deux permanences dans chacune des trois autres mairies. La commission d'enquête a accueilli le public et organisé l'expression des observations écrites sur les registres mis à disposition.

Deux cahiers-registres ont été nécessaires sur chaque site pour recueillir toutes les observations (chaque ensemble de deux cahiers-registres étant considéré comme un seul et unique registre). Les documents préparés par les pétitionnaires ont été annexés au registre du site concerné.

CALENDRIER ET HORAIRES DES PERMANENCES TENUES POUR L'ENQUETE

CASTELNAUD lundi 21 aout 9h à 13h00 commission d'enquête au complet	23 personnes reçues
BEYNAC mercredi 30 aout 13h à 16h30 en présence de MM DIVINA et ROUSSEAU	25 personnes reçues
VÉZAC jeudi 07 septembre de 9h à 13h00 commission d'enquête au complet	28 personnes reçues
CASTELNAUD mercredi 13 septembre 9h à 12h 00 en présence de MM. DIVINA et PIERRRE	16 personnes reçues
ST VINCENT de COSSE mardi 19 septembre de 14h à 17h en présence de MM. PIERRE et ROUSSEAU	5 personnes reçues
BEYNAC mercredi 27 septembre de 16h 13h à 16h00 en présence de MM. DIVINA et ROUSSEAU	18 personnes reçues
VÉZAC jeudi 05 octobre de 9h à 13h 00 Commission d'enquête au complet	59 personnes reçues
ST VINCENT de COSSE mardi 10 octobre de 14h à 17h00 en présence de MM. DIVINA et PIERRE	11 personnes reçues
CASTELNAUD mardi 17 octobre de 9h à 12h30 en présence de la commission d'enquête au complet	26 personnes reçues
Total	211 personnes reçues

1-.2 Constat sur le déroulement des permanences

La première permanence tenue à la mairie de BEYNAC, dans une pièce accueillant à la fois le public, les élus et la commission d'enquête a fait l'objet de notre part d'une demande de nouveau local pour la suivante.

Globalement la commission d'enquête constate que les permanences se sont tenues dans des conditions matérielles satisfaisantes. Les documents étaient bien à disposition du public, ainsi qu'un poste informatique en mairie de Castelnaud-la-Chapelle (mairie siège de l'enquête).

Compte tenu de l'intérêt pour l'enquête, qui a suscité un nombre élevé de visites, nous avons été conduits à prendre certaines mesures pour recevoir les personnes dans des conditions d'attention et d'écoute satisfaisantes. Plusieurs associations se sont présentées, de façon répétée, et souvent constituées de plusieurs personnes mobilisant l'attention des commissaires présents, ce qui a conduit une fois à une situation de "monopolisation" de l'accès au dossier et au registre, et une autre fois à la mise en place d'un "filtrage" pour ne recevoir qu'une personne la fois. Cependant aucun trouble ni empêchement sérieux n'a été constaté.

2- Clôture de l'enquête

La clôture de l'enquête a été prononcée à 12h30 précises le 17 octobre par le président de la commission d'enquête, en présence de représentants d'associations accompagnés à leur demande d'un huissier et de la presse locale. Ces représentants se sont félicités du bon déroulement de l'enquête, et de son climat de respect démocratique.

Le 18 octobre, nous sollicitons madame la préfète à Périgueux pour prolonger la remise de notre rapport de quinze jours. Le 16 novembre, veille de la date butoir ordinaire, madame la préfète nous fait remettre un arrêté n° DDT/SEEER/2017/037, prolongeant la date de remise du rapport de ½ journée ouvrable.

3- Climat général

Lors de la première permanence, la commission d'enquête a reçu un collectif d'associations et de particuliers nommé « sauvons la vallée Dordogne », groupe de dix-sept personnes qui a tenu à se présenter et affirmer une opposition catégorique contre le dossier mis à l'enquête, mais surtout contre le contournement de la commune de Beynac. Devant cette importante représentation, eu égard à la surface modeste de notre bureau d'accueil, il a été proposé aux intervenants, s'ils le souhaitaient, d'être accueillis spécialement après avoir convenu d'un ou plusieurs rendez-vous. Le but visé était de laisser le libre accès à tous de la consultation du dossier et l'apport de contribution.

La commission a dû intervenir à plusieurs reprises, sans heurt, pour faire respecter l'accueil personnel du public, éviter tout débat ou interpellations entre personnes de positions différentes vis-à-vis du dossier.

Un incident, lors d'une permanence à Vezac a dû être rapidement contenu. Une contributrice s'est offusquée de la présence d'une lettre type favorable au projet, déposée peu avant

par une personne, comportant 231 signatures et jointe comme document au registre d'enquête, en faisant savoir alentour que les commissaires enquêteurs incitaient à faire signer cette lettre type par les personnes accueillies. Des contributeurs témoins, dont Mme DUBOIS députée de Sarlat, nous ont soutenus pour mettre fin à cette calomnie. De même lors d'une permanence à Beynac, la commission a dû intervenir pour éviter qu'un petit groupe de personnes ne fasse obstruction à l'accès du dossier en le captant exagérément et empêche les consultations du public en attente.

Enfin pour la permanence du 5 octobre à VEZAC un regroupement de membres du collectif s'est opéré afin de remettre à l'enquête un certain nombre de lettres-type comportant plusieurs signatures. Alors que les participants désiraient déposer ensemble dans la pièce où était tenue la permanence, un refus courtois mais ferme leur a été opposé et chacune des personnes présentes a pu être sereinement accueillie, seule ou en couple, pour déposer sa contribution.

Si d'évidentes tensions ont été ressenties par la commission d'enquête, leurs exutoires ont eu pour cadre le registre dématérialisé, qui a été utilisé comme tribune.

Des contributeurs ont argumenté, selon leurs sensibilités sur les bienfaits ou les inconvénients parfois majeurs du contournement prévu. Une partie grandissante a utilisé ce moyen de participation comme n'importe quel forum de discussion en ligne et de manière référendaire, pour ou contre le contournement, alors que ce fait n'a jamais fait partie du projet mis à l'enquête.

Pour exemple, le propriétaire des châteaux de Castelnaud et Marqueyssac nous a informé dès le premier jour d'enquête qu'il avait installé un dispositif au sein de la visite touristique de ses infrastructures incitant les touristes à déposer sur le registre dématérialisé, contre le projet du contournement de Beynac. Cette démarche précise, incomprise de certains estivants, nous a permis de prendre connaissance de curieuses observations concernant l'emplacement des toilettes, de la buvette, la longueur du parcours ou la visite du château. Un constat d'huissier a été établi à la demande du Conseil Départemental, n° 9D registre Castelnaud, concernant les installations mises à disposition des visiteurs les invitant à émettre un avis orienté.

Au cours des permanences, la commission d'enquête a pu constater que la grande majorité du public venait manifester un avis prédéterminé, pour ou contre le contournement de Beynac, tout en méconnaissant, parfois volontairement, la réelle teneur du projet relative aux demandes d'autorisation unique IOTA et des permis d'aménager sur deux des trois communes concernées.

Il n'en demeure pas moins et nonobstant le climat pesant, induit par une certaine mise en scène mettant en cause, entre autre, l'équité de la commission d'enquête, la toute-puissance du maitre d'ouvrage, plus que souvent évoqués, la période d'enquête dans son ensemble s'est déroulée sereinement. Si à l'occasion de deux rassemblements programmés, le passage de patrouilles de Gendarmerie Nationale a été sollicité, ces militaires n'ont pas eu à intervenir pour contenir un quelconque désordre.

La commission a tenu à rappeler son rôle chaque fois qu'il lui en était donné l'occasion ; écoute, impartialité, aide aux contributions, explications sur le dossier mis à l'enquête, sa teneur, les objectifs visés par le projet, aussi bien devant le public qu'auprès des intervenants de la presse écrite ou audiovisuelle. Des articles ou reportages ont été diffusés par ces deux médias, selon la commission d'enquête, de qualité informative objective.

D/ EXAMEN CRITIQUE DU DOSSIER

1- Examen du dossier

Le projet étant soumis à une enquête régie par le code de l'environnement, avec atteintes environnementales, le dossier doit être composé selon les dispositions des articles R.112-4.

Les éléments constitutifs du dossier sont :

- Documents communs aux objets de l'enquête publique unique

-Arrêtés Préfectoraux n°DDT/SEER/2017/014 du 26/07/2017 et DDT/SEER/2017 du 18 août 2017 prescrivants l'ouverture de l'enquête publique.

-Avis joints des organismes consultés pour avis : autorité environnementale (IOTA et PA), DRAC Bordeaux (fouilles), commission locale de l'eau, CNPN (avis initial et complémentaire), Architecte des Bâtiments de France, deux P.A., Ministère de l'Environnement Energie et de la Mer (dérogation loutre d'Europe)

-**Dossiers propres à chacun des objets d'enquête**

1-1 Enquête sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau

Le dossier, tel qu'il est présenté est conforme à l'Art. R. 214-6 du C. de l'Environnement. Il comprend :

-le nom et l'adresse du demandeur

-l'emplacement sur lequel les travaux seront réalisés

-la nature, la consistance, le volume et l'objet des travaux, ainsi que les rubriques de la nomenclature loi sur l'eau, concernées

-un document d'incidence, lequel :

- indique les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en fonction des procédés mis en œuvre, des modalités d'exécution des travaux, de la nature, de l'origine et du volume des eaux utilisées ou affectées et compte tenu des variations saisonnières et climatiques

- comporte l'évaluation des incidences du projet sur un ou plusieurs sites natura2000, au regard des objectifs de conservation de ces sites

- justifie de la compatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

- précise s'il y a lieu les mesures correctives ou compensatoires envisagée

1-2 Enquête pour les demandes de permis d'aménager VEZAC et CASTELNAUD LA CHAPELLE ;

Les pièces constitutives du dossier sont :

-les dossiers de demandes de permis d'aménager Cerfa 13409*03

-la notice de présentation avec plan de situation, extrait cadastral, plans de sécurité, plan actuel et de composition du projet (état futur)

-l'étude d'impact 2000, l'actualisation 2016/2017 et le résumé non technique.

-le mémoire acoustique 2016

1-3 Enquête concernant les demandes d'autorisation de défrichement

-dossier Cerfa N° 136332*06 du 14/11/2016 pour Castelnaud la Chapelle , Saint Vincent de Cosse et Vézac..

-la notice de présentation avec plans de situation, extraits cadastraux

1-4 Enquête concernant les demandes de dérogations pour

-Destruction, altération ou dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées (cerfa correspondant)

-Destruction, capture, enlèvement de. (cerfa correspondant)

-Deux dossiers de présentation plus un dossier complémentaire (dossiers pour conseil national de la protection de la nature (CNPN)).

Remarques de la commission d'enquête :

Nous constatons que le dossier tel qu'il est présenté est complet et conforme aux textes en vigueur à sa date de dépôt par le conseil départemental de la Dordogne le 13 novembre 2016. Nous remarquons également une difficulté de compréhension du dossier dans sa globalité. En effet ce dossier se compose d'environ un millier de pages disposé en A3 et ses différentes pièces détaillées et complexes, hormis les deux livrets de présentation non technique.

2- Architecture du dossier

2.1 Étude environnementale

Dans le cadre de l'étude environnementale, l'étude d'impact des projets de travaux, ouvrages et aménagements est soumise aux prescriptions de l'article R122-5 du code de l'environnement.

Elle met dans ce cas en perspective la réalisation de la portion de départementale 703 entre Saint Vincent de Cosse et Vezac, les ouvrages d'art projetés et les aménagements de carrefours, avec les incidences prévisibles de ces travaux sur l'environnement ou la santé humaine. Cette étude d'impact est commune aux dossiers, loi sur l'eau et permis d'aménager.

L'étude d'impact initiale date du mois d'août 2000. Son actualisation en 2016 et 2017, a été rendue nécessaire afin d'intégrer des évolutions réglementaires et les évolutions éventuelles du site du projet, notamment d'inventaire écologique, d'étude des incidences du projet sur la rivière Dordogne et des modifications techniques apportées par le rétrécissement de la chaussée et le remplacement d'un rond-point par deux carrefours en T avec tourne à gauche.

Pour préparer le lecteur à une masse conséquente d'informations techniques et comme prévu réglementairement, l'étude d'impact est précédée d'un résumé non technique. Il vulgarise les éléments techniques détaillés dans les autres sections et permet une approche explicite du projet, de sa réalisation et de son fonctionnement, des impacts potentiels qu'il induira et des mesures prises pour les limiter.

La première partie analyse l'état initial de la zone et des milieux pouvant être affectés par le projet.

Quinze sous-chapitres sont dégagés pour inclure toutes les composantes de ce diagnostic :

Contexte géographique local

Données physiques

Etude du milieu naturel

Le paysage et le patrimoine

Les espaces agricoles forestiers et le foncier

L'activité agricole

Les activités touristiques

Les activités sportives et de loisirs

Les autres activités économiques

Le cadre bâti

Le réseau ferroviaire

L'itinéraire actuel Saint Vincent de Cosse – Sarlat

Le trafic et la sécurité

L'ambiance sonore

La synthèse des enjeux et interrelations.

Le milieu physique concerne pour la présente enquête publique, la vallée de la Dordogne dans le méandre de Beynac. Par deux fois la rivière traverse la zone d'étude. Entre Saint Vincent de Cosse et Vézac une partie se trouve en zone inondable. Les analyses effectuées tendent à reconnaitre à la rivière de bonnes qualités physico-chimiques et biologiques. Deux ruisseaux rejoignent la rivière dans ce secteur, le Béringot et le Pontou.

Le milieu naturel est assez protégé malgré une activité agricole très présente. La rivière Dordogne, par une grande diversité piscicole présente un intérêt reconnu, ses rives et milieux humides, ses coteaux bordant les vallées, complètent cet ensemble.

Le paysage se remarque par l'encaissement du fond de vallée où sinue la Dordogne, des coteaux et falaises et surplombs rocheux. Le patrimoine recensé est important et, dans un périmètre proche du projet concentre à la fois des monuments historiques, une plaine alluviale, des plateaux entourant la commune de Beynac et un patrimoine archéologique sensible.

L'activité agricole dominante sur les quatre communes du secteur d'étude bénéficie de terres de grande qualité agronomique. Malgré une baisse constante d'exploitations, presque 50% entre 1988 et 2010, tout comme la surface agricole utile, mais à moindre effet, l'élevage la céréaliculture, le tabac et les noyeraies concentrent les principales activités. 13 exploitations sur la bande d'étude sont recensées.

Les activités touristiques sont principalement concentrées sur la visite des châteaux et jardins, les activités nautiques offertes par la Dordogne, la montgolfière, les circuits de randonnée, complétés par les divers hébergements touristiques. Les autres activités économiques sont artisanales, industrielles ou commerciales et implantées le long des axes de transports.

On constate pour le cadre bâti que les communes de Vezac et Beynac sont dotées d'un plan d'occupations opposable ; Saint Vincent de Cosse possède une carte communale et Castelnaud la chapelle est soumise au règlement national d'urbanisme. Les zonages réglementaires s'imposent au niveau de la zone du projet d'aménagement. 42 bâtiments ou ensembles sont recensés sur la zone d'étude, dans une bande de 200m de part et d'autre du tracé.

Le réseau ferroviaire est constitué d'une voie unique desservant la ligne Bordeaux-Sarlat à raison de 8 à 10 circulations quotidiennes de voyageurs. Deux ouvrages d'art sur la Dordogne, deux passages à niveau, un passage sous la voie et une gare désaffectée sont répertoriés, le futur tracé routier devant coller au plus près de la voie ferrée.

L'itinéraire Saint Vincent-de Cosse, Sarlat est décrit comme inadapté actuellement aux trafics quotidiens, agricoles, de transit et de tourisme. Si, peu d'accidents sont recensés, la qualité de la circulation est perturbée par le calibrage des chaussées, leur cheminement inclus dans les contraintes paysagères, de nombreux carrefours que le projet de voie nouvelle, par le contournement, se propose d'améliorer en plusieurs endroits.

Le trafic et la sécurité sont abordés par des études recensant à la fois les motivations de la population touristique qui choisit délibérément les itinéraires utilisant la voierie existante, les utilisations quotidiennes de la population locale et alentour fréquentant Beynac, ainsi que les touristes ayant pour but de s'y arrêter. Le compteur automatique permanent de la RD 703 relève un trafic moyen journalier annuel de plus de 6000 véhicules dont 300 poids-lourds. Des campagnes de mesure de trafic complémentaires ont été menées en 2016, relevant plus ou moins 10 000 véhicules jour, entrée et sortie de la commune de Beynac, sur une semaine du mois d'août.

L'estimation faite alors du trafic de transit étant de quasiment la moitié, donne à penser que l'autre moitié pourrait emprunter le contournement, au bénéfice de tous. Quant à la sécurité, l'enregistrement d'un faible taux d'accident, en partie dû aux faibles vitesses constatées en périodes de forte fréquentation, n'identifie pas de point particulier sur le tronçon étudié.

L'ambiance sonore est qualifiée de modérée, les nuisances sonores émanant de la circulation terrestre, affectent en particulier les maisons les plus près des voies. Cette ambiance préexistante est considérée par rapport à l'ensemble de la zone d'étude. Une étude acoustique spécifique au projet a été conduite et développée dans la pièce E3.

La synthèse des enjeux et interrelations envisage de poursuivre un juste équilibre entre la fragilité du milieu naturel, la préservation de l'agriculture, au regard de l'expansion économique et de la croissance urbaine.

Remarque de la commission d'enquête :

L'analyse de l'état de l'environnement comprend l'ensemble des thématiques réglementairement abordées. L'étude initiale, réactualisée a été détaillée, les enjeux cartographiés présentent sinon in-extenso des recherches et inventaires de qualité qui n'excluent aucune problématique.

La deuxième partie présente le projet, dans son ensemble et présente les solutions examinées pour le contournement de Beynac. Partant d'une solution 0 maintenant le tracé routier actuel, la variante 1 par Castelnaud la chapelle avec tracé longeant la voie ferrée, la variante 2 dite voie des coteaux par la RD 25, et la variante 3, par Saint Vincent de Cosse pour rejoindre au nord la RD 25. La variante 1 a été retenue et optimisée au cours de l'évolution des procédures.

L'aménagement retenu doit consister dans le recalibrage de la RD 703 entre le Tiradou et Monrecour (Saint Vincent de Cosse), création d'un giratoire, la voie nouvelle de 3,5 km accompagnée d'une voie mode doux, la création du pont du Pech et du pont de Fayrac, la création du pont rail des Milandes, sous la voie ferrée, l'aménagement et la création des carrefours de « la Treille » et de la « grange des Vergnes ».

Remarque de la commission d'enquête :

Cette partie technique et historique est reprise dans plusieurs des dossiers mis à l'enquête, sous différents aspects, pour conforter en l'étayant, le choix du tracé retenu.

La troisième partie analyse les effets prévisibles du projet sur l'environnement au regard d'éventuelles conséquences dommageables et les mesures envisagées pour les supprimer, les réduire ou les compenser.

Les effets sur le milieu le plus présent, les eaux souterraines et de surface sont abordés dès la phase travaux en vue de les limiter au mieux, tant dans les périodes envisagées, que par les moyens utilisés. Les captages d'alimentation en eau potable seront particulièrement surveillés. La création de bassins, de fossés et de rejets épars limiteront les effets éventuels des crues saisonnières, augmentées par l'imperméabilisation des sols dus à la création de la nouvelle voie. Les eaux de la Dordogne seront particulièrement concernées par les perturbations dues au chantier mais leurs effets, matières en suspension et dépôts, constatés par un suivi, devraient s'estomper en quelques années.

Les effets sur la qualité de l'air dans le milieu d'étude, ouvert, en zone naturelle, peu impactée par des activités industrielles, bien que difficilement quantifiables ne paraissent pas de nature à créer des effets négatifs persistants.

Le milieu naturel, en secteur essentiellement agricole ne sera que peu atteint. La suppression de formations boisées, ainsi que les berges de la Dordogne à l'endroit des ouvrages d'art, n'impactera qu'une surface relativement limitée.

La perte de ces espaces aura nécessairement des incidences sur la faune et la flore dont certaines espèces et entités à enjeux très fort ont été identifiées : les chiroptères, les reptiles et amphibiens, la loutre d'Europe, les poissons migrateurs. En sus des mesures de réduction envisagées il est admis qu'ils pourront trouver des milieux d'accueils de substitution, proche. Toutefois certaines destructions ne pouvant être évitées, le maitre d'ouvrage a déposé un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces, et à la destruction d'habitat d'espèces protégées, au CNPN. Le recensement des diverses formations végétales et de la flore patrimoniale de l'aire d'étude a conclus à un enjeu écologique moyen à faible en deux groupes également répartis.

Les impacts paysagers seront sans doute les plus marqués par la création de cette voie nouvelle en particulier depuis les sites fortifiés, à l'occasion des franchissements de la rivière, et en particulier du château de Fayrac, le plus proche du nouveau tracé. C'est pourquoi de nombreux aménagements seront engagés, pour diminuer pour le plus grand nombre de sites, villages et hameaux, les nuisances prévisibles. Les photomontages réalisés en de multiples points sensibles autour du tracé, indiquent des impacts visuels, qui devraient être modérés pour les sites accueillant du public, mais parfois très fort comme pour le hameau de la Treille ou la Barrière.

La Direction Régionale des Affaires Culturelles s'est chargée de la campagne de prospection-sondage, et assurera les fouilles archéologiques préventives. Un avis conforme sera sollicité auprès de l'Architecte des Bâtiments de France pour les incidences sur le patrimoine architectural.

La perte de surface agricole et forestière est évaluée à 9,2 ha, 4ha de vergers, 1,3 de boisements alluviaux. La coupure temporaire du réseau d'irrigation de Vézac est également à noter comme élément d'importance concernant l'activité agricole. Bien que la grande partie des exploitations ne soit que faiblement impactée, certaines auront à subir d'importantes entames, la noyeraie de la métairie de Fayrac est amputée de 200 arbres, et une propriété sur Saint Vincent de Cosse perdra 1 ha en deux secteurs.

L'activité touristique devrait profiter de la réalisation de ce projet par l'effet de vitrine envisagé. Le délestage de la circulation de transit devrait profiter à la commune de Beynac, en facilitant la circulation et l'étape touristique. L'amélioration des carrefours et des accès vers les autres sites devraient bénéficier à ces derniers. Pour les autres activités économiques, les conditions de circulation ne pourront qu'être bénéfiques, pour la desserte des lieux d'activités, artisans et activités touristiques en général.

L'impact sur le foncier, concerne 6 propriétés bâties et 14 non bâties, les documents d'urbanisme dont le plan d'occupation des sols de Vézac sont compatibles avec les aménagements, les emplacements réservés correspondent à leur emprise. Le cadre bâti est concerné par la destruction de 3 bâtiments, et des nuisances visuelles marquées pour 5 à 12 propriétés, entre Saint Vincent de Cosse et Vézac.

Les nuisances dues au bruit, par rapport aux prescriptions réglementaires, ont fait l'objet d'études diurnes 6h-22h visant à déterminer les émergences supérieures à 60 décibels et nocturnes supérieures à 55 décibels. Les relevés obtenus indiquent qu'une habitation au « Magnanas » supporte un niveau supérieur à 70 db, deux à « La barrière » entre 60 et 65 db et 8 sur le bourg de Vézac.

Les impacts détaillés par rapport aux thématiques environnementales, montrent que certains s'ils ne peuvent être évités, peuvent faire l'objet de mesures de réduction, de compensation ou de dérogations.

En phase travaux, une attention particulière sera portée à la limitation stricte des excavations et affouillements, à l'évitement des ruissellements induits et des pollutions accidentelles. Le maintien essentiel de la qualité de l'eau étant une priorité, les eaux de ruissellement des infrastructures nouvelles seront dirigées par des fossés et canalisations étanches vers des bassins de décantation. Les eaux pluviales devront être conduites pour les ouvrages routiers en complémentarité avec les ouvrages hydrauliques de la voie SNCF. L'ensemble des précautions utilisées sera appliqué pour la sauvegarde des eaux souterraines.

Les mesures prises pour la qualité de l'air correspondent essentiellement à la conformité réglementaire de tous les matériels intervenant en phase chantier pour réduire au minimum leur impact ; en phase exploitation ces contraintes sont ordinairement appliquées à tous les véhicules.

Pour limiter les impacts inévitables sur le biotope de la Dordogne, en particulier de mars à fin août, les travaux d'affouillement et de coulage des piles de ponts devront être réalisés en dehors de ces périodes, sachant que l'ensemble du chantier, estimé à vingt et un mois, débordera ces périodes plus sensibles. Un autre élément important concerne la végétation de la ripisylve. L'ouverture des trouées dans le boisement, fera l'objet d'un suivi permettant de recréer rapidement des lisières pérennes, une végétalisation rapide et adaptée des nouvelles emprises. A cet effet un ensemble de mesures paysagères détaillé sera appliqué pour obtenir un résultat d'intégration maximal.

Le site du château de Fayrac, dans le cadre de la protection du patrimoine historique bâti doit fait l'objet de mesures d'attentions visuelles et traitement paysager particulièrs. Une habitation acquise sera détruite ; des mesures de protection phonique seront appliquées aux habitations situées dans les zones où le bruit est supérieur aux limites réglementaires.

L'estimation du coût des mesures compensatoires effectuée sur quelques postes définis, les autres étant incluses dans l'ensemble de l'évolution du chantier, a été évaluée à 3 791 000 €. La synthèse des mesures environnementales est présentée sous forme de deux cartes légendées pièce E2 page 107.

Les effets du projet sur la santé sont évalués en relation avec la qualité de l'air, de l'eau, des nuisances sonores et de la période de travaux. L'ensemble de ces approches ne constate pas de dangers réellement supérieurs à l'existant, lesquels se situent dans une plage acceptable voire minime.

L'évaluation des effets propres aux infrastructures de transport, souligne des améliorations de circulation et de desserte, bénéfiques pour l'ensemble des usagers, locaux ou touristes. La mise en service du projet ne devrait pas impliquer de réelles modifications de consommations énergétiques, pollutions et nuisances.

L'analyse des effets cumulés n'a pas constaté d'autres projets, impliquant cette analyse, prévue par le décret portant réforme des études d'impact. Si le projet est compatible avec les documents des communes traversées, le Schéma de Cohérence Territoriale devant englober ces territoires étant en cours, il n'a pas pu être mis en perspective ; à contrario la compatibilité avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique a été admise.

L'annexe 1 du dossier d'actualisation de l'étude d'impact a été établie par le bureau d'Etudes BKM de Bordeaux qui a présenté les investigations écologiques relevées en 2016 sur les aires d'études rapprochées et élargies du projet. Ce dossier de 91 pages techniquement très documenté, confirme la présence sur l'aire d'étude de milieux présentant des intérêts écologiques de moyen à fort. Ce constat nécessite la prise en charge par le pétitionnaire de moyens appropriés pour préserver au mieux ces intérêts ; sachant que certains impacts ne pourront être évités, des demandes de dérogation aux mesures de protection des espèces faunistique menacées doivent et ont été effectuées. Une demande d'autorisation de défrichement est également jointe au dossier.

Un mémoire acoustique, complément du dossier d'étude initial termine le dossier d'actualisation. Une modélisation acoustique identifie les 9 habitations soumises à des seuils de bruit supérieurs aux normes fixées et qui bénéficieront de protections. Pour le reste du parcours les limites réglementaires ne seront pas dépassées.

Remarque de la commission d'enquête :

Les enjeux environnementaux de l'implantation du contournement de Beynac ont été mis en évidence et les études de compensation largement abordées, lorsque les mesures d'évitement ou réduction suffisants, ne pouvaient être efficientes.

Certains milieux comme la rivière Dordogne et en général les eaux de surface et souterraines pouvant être souillés par le fait des travaux, ou accidentellement, des précautions particulières seront prises par le maitre d'ouvrage. Suivant les propositions de l'hydrogéologue agréé intervenu dans le dossier, des mesures spécifiques pourront être prises afin de préserver la nappe alluviale à l'endroit du pont rail des Milandes, en phase travaux comme ultérieurement.

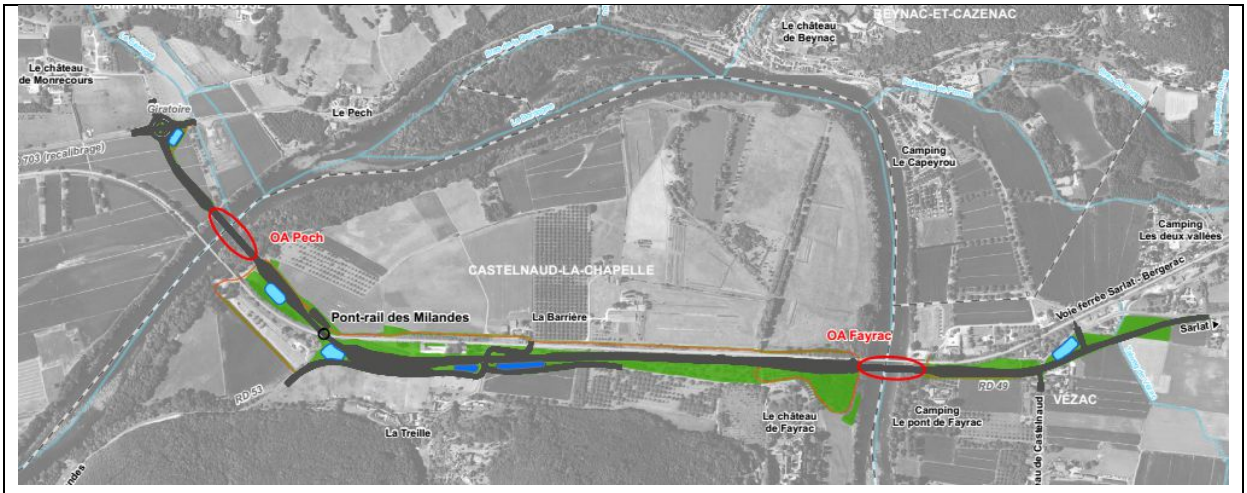
Dans son avis du 27 mars 2017, l'autorité environnementale émet plusieurs recommandations et avis concernant : la prise en compte d'éventuels corridors de déplacement de reptiles et amphibiens au droit du passage souterrain du pont rail, la consultation des services de

l'Etat en phase chantier concernant les incidences visuelles à l'endroit du château de Fayrac, la réalisation d'une étude acoustique après achèvement des travaux.

Comme il sera précisé par ailleurs, concernant les demandes de défrichement et de dérogation aux interdictions des espèces protégées, l'ensemble des acteurs, maitre d'ouvrage, maitre d'œuvre, services de l'Etat, personnes physiques spécialisées et associations agréées, doivent participer, chacun en ce qui le concerne à l'ensemble des processus.

2.2 Loi sur l'eau

Un plan général des ouvrages permet de visualiser le projet :



Le dossier d'autorisation est établi conformément à l'article R. 214-6 du code de l'environnement et comprend les chapitres suivants :

a/- Préambule,
b/- Nom et adresse du demandeur,
c/- Emplacement des ouvrages et travaux,
d/- Nature, consistance, volume et objet des ouvrages et travaux –rubriques de la nomenclature,
e/- Document d'incidences,
f/- Moyens de surveillance et d'intervention,
g/- Eléments utiles à la compréhension du dossier.

a/- L'objet de ce dossier est la demande d'autorisation au titre de la « Loi sur l'eau » (articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement) du projet de contournement de Beynac-et-Cazenac, implanté sur les trois communes de Saint-Vincent-de-Cosse, Castelnaud-la-Chapelle et Vézac, dans le Département de la Dordogne.

b/-Le présent dossier est déposé par le Conseil Départemental de la Dordogne

c/- Le projet concerne l'aménagement du contournement routier de Beynac-et-Cazenac qui se trouve en région Aquitaine/Poitou-Charentes/Limousin, dans le département de la Dordogne, sur le territoire des communes de Saint-Vincent-de-Cosse, Castelnaud-la-Chapelle et Vézac.

Les communes étant situées sur les rives de la Dordogne, au niveau d'un méandre, le projet va franchir par deux fois la rivière Dordogne. Il se situe dans le bassin versant de la Dordogne.

d/- Nature, consistance, volume et objet des ouvrages et travaux – rubriques de la nomenclature.

Le tracé de la déviation de Beynac-et-Cazenac se développe entre Monrecour (sur la commune de Saint-Vincent-de-Cosse) et la Grange des Vergnes (sur la commune de Vézac). Il franchit à deux reprises la rivière de la Dordogne à l'aide de nouveaux ouvrages d'art (Pont du Pech, à l'ouest et de Fayrac, à l'est).

Le projet comprend, d'ouest en est :

- le recalibrage de la RD 703 entre le Tiradou et Monrecour sur 0,9 km ;

- la création d'un giratoire à Monrecour, point d'ancrage ouest de la déviation de Beynac-et-Cazenac ;

- la réalisation d'une voie nouvelle sur 3,2 km avec la construction de deux ouvrages d'art pour le franchissement de la Dordogne (Pont du Pech et de Fayrac) et d'un pont-rail (des Milandes) pour un passage sous la voie ferrée Sarlat/Bergerac (sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau) ;

- le traitement du carrefour de la « Treille » en tourne à gauche ;

- le rétablissement des voies secondaires sur 1,250 km ;

- la création d'un carrefour avec des voies spéciales de « tourne à gauche » au lieu-dit Grange des Vergnes, entrée est de la déviation de Beynac pour le raccordement des voies de desserte de Beynac et La Roque-Gageac ;

- la réalisation d'une voie douce sur environ 4 km ;

- la réalisation de bassins de gestion des eaux de ruissellement de la plate-forme routière ;

- les aménagements paysagers prévus pour insérer au mieux le projet.

La chaussée sera d'une largeur circulable de 2 x 3.30 m, complétée de part et d'autre par un accotement stabilisé et enherbé de 1.2 m. Ce dernier accompagnera les eaux de ruissellement de la chaussée vers une noue enherbée posée au-dessus d'un dispositif de collecte et de renvoi des

eaux vers des bassins multifonctions. Il n'y aura aucun bordurage en section courante hors le carrefour coté Vézac.

La chaussée reposera pour la quasi-totalité de son linéaire sur un remblai d'apport ou calé au niveau du terrain naturel.

Les échanges, de part et d'autre de cette déviation, seront réalisés par des carrefours

- de type giratoire au niveau de Monrecour en extrémité ouest

- de type tourne-à-gauche à Vézac en extrémité est.

Le projet routier nécessite le franchissement de la Dordogne par deux fois de part et d'autre du méandre de Beynac : au Sud-ouest du lieu-dit le Pech et au nord-est du lieu-dit Fayrac. Les 2 ponts se situeront à proximité de ceux de la voie ferrée, respectivement à 95 m en amont du pont du Pech et à 13 m en amont du pont de Fayrac.

Les travées sont de 27,25 m, identiques à celles des ouvrages existants, permettant de limiter la hauteur des tabliers.

Une voie douce s'intègre dans le projet. Elle s'inscrit dans le cadre du schéma national de voies vertes et vélo-routes et présente des connections possibles avec :

- la vélo-route 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 Vézac ;
- les circuits du Plan Départemental des Itinéraires Pédestres de Randonnées (P.D.I.P.R.).

Le projet concerne en plus du bassin versant de la Dordogne, 7 autres bassins ou sous-bassins versants naturels qui sont interceptés.

Pour le rétablissement des écoulements naturels interceptés par le projet routier des ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour une crue trentenale. Le réseau d'assainissement pluvial de la nouvelle route sera séparé des eaux de ruissellement afin d'éviter toute pollution. (4 bassins multifonctions, captage des eaux sur le linéaire routier par des noues imperméables, station de relevage au bas du pont des Milandes).

Remarque de la commission d'enquête

Cette partie du dossier portée à connaissance (Pièce B 4-1 à 4-3) est particulièrement détaillée et comporte toutes les précisions sur les caractéristiques des différents ouvrages ainsi que celles des aménagements en phase exploitation incluant tous les bassins et sous bassins versants, les travaux dans le lit mineur, les ouvrages et remblais dans le lit majeur. Les caractéristiques des aménagements en phase travaux sont également très détaillées avec la description des 9 phases chantier et du repli de ce dernier.

Les nomenclatures suivantes concernent le projet tant en autorisation qu'en déclaration :

Rubrique	Intitulé de la rubrique	Projet contournement	Procédure
REJET			
2.1.5.0.	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D)	Rejet des eaux pluviales collectées sur la plate-forme via les bassins, la surface totale collectée étant de 4.89 ha. La superficie du bassin versant de la Dordogne intercepté est de 9 310 km2	AUTORISATION
Rubrique	Intitulé de la rubrique	Projet contournement	Procédure
IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE OU SUR LA SÉCURITE PUBLIQUE			
3.1.1.0	Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau, constituant : 1° Un obstacle à l'écoulement des crues (A) ; 2° Un obstacle à la continuité écologique : a) Entraînant une différence de niveau supérieure ou égale à 50 cm, pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (A) ; b) Entraînant une différence de niveau supérieure à 20 cm mais inférieure à 50 cm pour le débit moyen annuel de la ligne d'eau entre l'amont et l'aval de l'ouvrage ou de l'installation (D). Au sens de la présente rubrique, la continuité écologique des cours d'eau se définit par la libre circulation des espèces biologiques et par le bon déroulement du transport naturel des sédiments.	Construction de piles d'ouvrages dans le lit mineur de la Dordogne susceptible de provoquer un obstacle à l'écoulement des crues temporaire (par réduction du lit de la Dordogne) uniquement durant la phase travaux lors de la réalisation des piles des ouvrages d'art. En phase exploitation, l'obstacle à l'écoulement des crues est jugé nul par la présence de piles étroites et calées sur celles des ouvrages SNCF	AUTORISATION

Rubrique	Intitulé de la rubrique	Projet contournement	Procédure
IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE OU SUR LA SÉCURITE PUBLIQUE			
3.1.2.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau : 1° Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m (A) ; 2° Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D). Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux coulant à pleins bords avant débordement.	Construction de piles d'ouvrages dans le lit mineur de la Dordogne. La longueur du lit mineur concernée est d'environ 20 m sur chacune des berges pour les ouvrages d'art, soit environ 80 ml	**DÉCLARATION**
3.1.3.0	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau sur une longueur : 1° Supérieure ou égale à 100 m (A) ; 2° Supérieure ou égale à 10 m et inférieure à 100 m (D)	Construction de 2 ouvrages d'art traversant la Dordogne (largeurs des OA Pech et Fayrac environ 13 m)	**DÉCLARATION**

Rubrique	Intitulé de la rubrique	Projet contournement	Procédure
IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE OU SUR LA SÉCURITE PUBLIQUE			
3.1.4.0.	Consolidation ou protection de berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes : 1° Sur une longueur supérieure ou égale à 200 m (A) ; 2° Sur une longueur supérieure ou égale à 20 m mais inférieure à 200 m(D)	Construction d'ouvrages d'art traversant la Dordogne	AUTORISATION
3.1.5.0.	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères, les zones de croissance ou les zones d'alimentation de la faune piscicole, des crustacés et des batraciens, ou dans le lit majeur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères de brochet : 1° Destruction de plus de 200 m² de frayères (A) ; 2° Dans les autres cas (D)	Construction de piles d'ouvrages dans le lit mineur de la Dordogne au droit d'une zone de frayères potentielles à Brochet (284 m2) identifiées lors de la campagne de hautes eaux	AUTORISATION
3.2.2.0.	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : 1° Surface soustraite supérieure ou égale à 10 000 m² (A) ; 2° Surface soustraite supérieure ou égale à 400 m² et inférieure à 10 000 m² (D). Au sens de la présente rubrique, le lit Majeur du cours d'eau est la zone naturellement inondable par la plus forte crue connue ou par la crue centennale si celle-ci est supérieure. La surface soustraite est la surface soustraite à l'expansion des crues du fait de l'existence de l'installation ou ouvrage, y compris la surface occupée par l'installation, l'ouvrage ou le remblai dans le lit majeur	Création de remblais en zone inondable, la surface soustraite étant égale à 25 580 m²	AUTORISATION

Rubrique	Intitulé de la rubrique	Projet contournement	Procédure
IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE OU SUR LA SÉCURITE PUBLIQUE			
3.2.3.0.	Plans d'eau, permanents ou non : 1° Dont la superficie est supérieure ou égale à 3 ha (A) ; 2° Dont la superficie est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha (D).	Création d'ouvrages de protection des eaux, d'une surface totale d'environ 0.29 ha	***DÉCLARATION***
3.2.4.0.	1° Vidanges de plans d'eau issus de barrages de retenue, dont la hauteur est supérieure à 10 m ou dont le volume de la retenue est supérieur à 5000 000 m3 (A) ; 2° Autres vidanges de plans d'eau, dont la superficie est supérieure à 0,1 ha, hors opération de chômage des voies navigables, hors pisciculture mentionnées à l'article L. 431-6, hors plans d'eau mentionnés à l'article L. 431-7 (D). Les vidanges périodiques des plans d'eau visés au 2° font l'objet d'une déclaration unique.	Vidanges périodiques entretien d'ouvrages de protection des eaux	***DÉCLARATION***
3.2.5.0.	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° Supérieure ou égale à 1 ha (A) ; 2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D)	Comblement ou aménagement de zones humides (2 348 m2, soit 0.23ha)	***DÉCLARATION***

Les rubriques 2.1.5.0 et 3.3.1.0 n'ont pas d'Arrêtés de Prescriptions Générales (APG). Les autres arrêtés de prescriptions générales sont présentés ci-après :

- 3.1.1.0. (obstacle à l'écoulement des crues) : arrêté du 11 septembre 2015,
- 3.1.2.0. (modification du lit mineur) : arrêté du 28 novembre 2007
- 3.1.3.0. (impact luminosité) : arrêté du 13 février 2002,
- 3.1.4.0. (protection des berges) : arrêté du 13 février 2002,
- 3.1.5.0. (travaux susceptibles de détruire des frayères) : arrêté du 30 septembre 2014,
- 3.2.2.0. (installation en lit majeur) : arrêté du 13 février 2002,
- 3.2.3.0, 3.2.4.0 (plans d'eau et vidanges) : arrêtés du 27 août 1999.

Remarque de la commission d'enquête

Les arrêtés de prescriptions générales applicables aux rubriques visées ont été pris en compte dans l'étude du projet porté à connaissance. Chaque rubrique des nomenclatures ci-dessus a été minutieusement détaillée dans sa compatibilité par le maître d'ouvrage et correspond effectivement à toutes les étapes du projet, travaux et exploitation.

e/- document d'incidences

Remarque de la commission d'enquête

La partie incidences du projet, détaillée dans la pièce B- rubriques 5-1 à 5-12 est fortement abondée. Cette partie a été prise en compte dans notre paragraphe **2 Architecture du dossier – section 2.1 Etude environnementale et** dans la **section 2.5 Espèces protégées**.

Il ressort que dans l'état initial, pour le milieu physique les eaux souterraines présentent une forte vulnérabilité aux pollutions de surface et les eaux superficielles sont en bon état. Le risque naturel recensé est le risque inondation.

Concernant le milieu naturel, le projet se trouve dans la zone Natura 2000. Diverses zones habitats naturels, zones naturelles écologiques, faunistiques et floristiques et zones humides sont répertoriées. Quelques enjeux forts sont identifiés : gîtes pour chiroptères, boisements abritant oiseaux et chiroptères, friche abritant des reptiles, frayère potentielles pour salmonidés et brochets.

Sur le paysage et le patrimoine plusieurs éléments remarquables sont représentés par la place forte de Beynac, le château de Fayrac, le château de Marqueyssac, le château de Monrecour et celui de Castelnaud. Le projet est implanté dans le site inscrit de la vallée de la Dordogne et l'ensemble du bassin de la Dordogne est classé depuis le 11 juillet 2012, Réserve de Biosphère par l'UNESCO. Nous trouvons également les sites patrimoniaux remarquables des communes de Castelnaud la chapelle et Vézac.

Les impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet ainsi que les mesures de compensation, d'évitement et de compensation sont étudiées dans la partie 2 section 2.1 et 2.5 de notre rapport.

f/ - moyens de surveillance et d'intervention

Les moyens de surveillance et d'intervention concernent à la fois la phase chantier et la phase exploitation. La surveillance des ouvrages et des équipements sera assurée par les services du Conseil Départemental de la Dordogne durant la période de travaux et durant l'exploitation après la mise en service du contournement de Beynac-et-Cazenac.

En phase chantier, les moyens de surveillance concernent les mesures générales, le suivi environnemental du chantier (mesures de protection des eaux, mesures écologiques) ainsi que les mesures en cas de pollutions accidentelles.

En phase exploitation, les moyens mis en œuvre concernent l'entretien du système de gestion des eaux pluviales, la protection du milieu naturel et l'entretien des ouvrages d'art du Pech et de Fayrac. Le pont-rail des Milandes sera intégralement géré par la SNCF tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

EN PHASE CHANTIER

« Toutes les prescriptions relatives à la protection de l'environnement sont détaillées dans un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) établi par le bénéficiaire avant le démarrage des travaux, qui comprend notamment un plan d'alerte et d'intervention (PAI). »

Une assistance environnementale à la maitrise d'ouvrage durant les travaux est présente dès le démarrage de ceux-ci.

En cas de pollution accidentelle un schéma d'intervention, de remise en état et d'indemnisation est mis en place.

Pour le suivi du milieu aquatique un écologue agréé est chargé de contrôler le chantier.

Pour les eaux de la Dordogne des prélèvements seront effectués et un état des lieux contradictoire sera réalisé avant le début des travaux avec les services de l'Etat. Pour la nappe alluviale de la Dordogne deux piézomètres seront installés.

EN PHASE EXPLOITATION

A la fin des travaux, le Maître d'Ouvrage organisera une visite de contrôle final des différents ouvrages et dispositifs mis en place avec les services de la Police de l'Eau.

L'entretien et la surveillance des ouvrages de protection des eaux, des ouvrages de rétablissement des écoulements naturels, des ouvrages de collecte et de traitement des ouvrages de protection des eaux liés au contournement de Beynac-et-Cazenac, de la voirie , des aménagements paysagers et des ouvrages d'art seront assurés par le Conseil Département de la Dordogne.

Un calendrier des visites de contrôles, des interventions d'entretien, et des vérifications complètes suivies de réparation, doit être fixé pour les différentes opérations. L'entretien des aménagements paysagers sera assuré.

Afin de s'assurer de l'efficacité des dispositifs de traitement des eaux avant rejet dans la Dordogne un protocole de suivi de la qualité des eaux en aval de son double franchissement sera mis en place à la charge du pétitionnaire, par exemple les années 1, 3 et 5 suivant la mise en service du projet.

Un écologue sera mandaté pour le suivi écologique (phase travaux) et le suivi de la mise en place des mesures de compensation.

A partir de la mise en service, un suivi des 2 secteurs de frayères potentielles identifiées sera mis en place.

Si ces mesures compensatoires s'avèrent non fonctionnelles, d'autres mesures devront être envisagées avec les services de l'Etat.

Remarque de la commission d'enquête

Les moyens de surveillance et d'intervention déclinés dans le document pièce B semblent complets et détaillés. Toutefois, il est fait mention d'un plan de respect de l'environnement comprenant un plan d'alerte et d'intervention établis par le maître d'ouvrage avant le démarrage des travaux. Ces plans auraient été utiles dans cet inventaire de moyens de surveillance et d'intervention et ne devraient pas attendre le démarrage des travaux pour être fixés.

g/- Eléments utiles à la compréhension du projet

Plusieurs fiches et études figurent sur 10 pages dans cette rubrique et concernent :

- Fiches descriptives des rejets d'eaux pluviales
- Etude hydraulique de la Dordogne et des écoulements naturels
- Etude hydraulique d'assainissement du contournement de la Dordogne
- Inventaires des frayères et des habitats piscicoles
- Note relative au PPRI de la Dordogne

Remarque de la commission d'enquête

Ce sous paragraphe ***g/-*** est difficilement compréhensible dans le sommaire général de la pièce B 7 ELEMENTS UTILES A LA COMPREHENSION DU PROJET. Les sous-chapitres sont numérotés de la page 167 à la page 177. En fait hors les pages 168 à 173, le reste est constitué de sous dossiers. L'assemblage de sous-dossiers très techniques a vicié la pagination générale de cette partie de dossier et partant le rendant difficilement compréhensible pour le profane.

2.3 Permis d'aménager

CONSISTANCE DU PROJET

Cette partie est déjà présente dans le chapitre, Nature et Caractéristiques principales du projet.

La réalisation de ces infrastructures et aménagements entre dans le champ d'application du "permis d'aménager" défini au code de l'urbanisme (art L 421-2 et R 421-19 à 21).

Le dossier établi pour la présente enquête publique comporte un volume spécifique (intitulé "pièce G") présentant les ouvrages projetés. Cette pièce inclut un résumé non technique.

Ce résumé s'organise en chapitres :

présentation du projet
emplacement des ouvrages et travaux
description du projet
état initial de l'environnement et des mesures associées
mesures de protection en phase travaux
mesures de protection en phase exploitation
coût des mesures environnementales
compatibilité du projet avec les documents de planification
tableau de synthèse des mesures environnementales

La conformité du projet a été évaluée et déclarée compatible avec les documents d'urbanisme locaux, ainsi que le SRCE Aquitaine, le SDAGE et le PGRI du bassin Adour-Garonne, le PPRI Dordogne Amont, et le contrat de milieu des rivières Céou, Germaine et Tournefeuille.

Les risques naturels (essentiellement le risque inondation) sont pris en compte. Selon l'étude, seule la voie routière sous le pont-rail est impactée en cas de crue centennale de la Dordogne. Les tabliers des nouveaux ponts s'élèvent à 3,20 mètres au-dessus du niveau d'une crue centenale.

On distingue quatre segments ou structures constitutives de l'ensemble :

1- Les 2 ouvrages de franchissement de la Dordogne : pont du Pech à l'ouest et pont de Fayrac à l'est sont alignés parallèlement aux deux ouvrages SNCF existants, et en amont, à distance de dix mètres (pont de Fayrac) et quatre-vingt-quinze mètres (pont du Pech).

Le pont "du Pech" comporte 7 piles dont 3 dans le lit mineur de la rivière, 3 en rive gauche (commune de Castelnaud) et 1 en rive droite (commune de St Vincent de Cosse).

Le pont "de Fayrac" comporte 8 piles dont 3 dans le lit mineur de la rivière, 2 en rive gauche (commune de Castelnaud) et 3 en rive droite (commune de Vézac).

2-. à l'est le tronçon routier d'environ 0.5 km sur la commune de Vézac et à l'ouest le tronçon sur la commune de St Vincent de Cosse, qui réalisent le raccordement à la RD 703 existante vers Sarlat et St Cyprien.

3-. Entre les ponts, le segment routier à créer passera sous la voie ferrée existante. Le passage inférieur dit "pont des Milandes" sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF. Il s'agit d'une structure en béton armé dont les murs ont une fonction de cuvelage et d'auto-étanchéification de la voie courante La largeur des voies de circulation (1 dans chaque sens) est de 3,3 mètres avec un "trottoir" de 1,70m de chaque côté. La hauteur sous tablier est de 4,70 maximum.

Sur ce segment, il est prévu au lieu-dit "la Treille" près de l'ancienne gare de Castelnaud une possibilité d'entrée-sortie pour chaque sens de circulation, pour rejoindre en rive gauche "Les Milandes" vers le sud-ouest, et Castelnaud vers le sud-est par des voies existantes.

4-. Parallèlement à la voie routière, une voie « mode doux », (piétons, cyclistes,..) permet de franchir l'ensemble du parcours. On y accède sur chaque rive par des rampes inclinées et par un escalier (2 volées de 15 marches au Pech, 2 volées de 12 marches à Fayrac) ; ces structures sont réalisées en acier auto-patiné.

L'étude des impacts sur l'environnement fait l'objet de développements dans l'étude d'impact "loi sur l'eau"; le "parti d'aménagement retenu" est présenté au paragraphe A2 du dossier G et expose les choix des caractéristiques des ouvrages et les aménagements paysagers visant à intégrer au mieux les structures à réaliser, dans le paysage immédiat et depuis les vues distantes.

Ci-dessous sont résumées les caractéristiques relatives aux dispositions prises en faveur de l'insertion paysagère de l'ensemble.

* Concernant les ouvrages de franchissement de la rivière :

Les travées entre chaque pile sont de 27,25 mètres dans l'alignement parfait avec les piles des ouvrage SNCF existants et parallèles.

Les tabliers des ponts routiers sont alignés en hauteur sur ceux des ponts SNCF de façon à ne pas alourdir la vue en perspective. La forme des piles de pont est oblongue pour faciliter l'écoulement de l'eau (3 mètres en longueur, 1,5 mètre en largeur), et de section étroite pour réduire la résistance au courant d'eau et minimiser l'effet visuel afin de conserver la perception des piles des ponts SNCF. Les tabliers sont en acier dont la face inférieure est courbe (tournée vers la rivière) et prévue pour renvoyer les reflets de l'eau.

* La voie “mode doux” dédiée aux cyclistes et piétons, est distincte de la voie dédiée aux véhicules à moteur; cette voie de 2 mètres de large, est abaissée de 0.35m en hauteur par rapport à la voie routière, et dotée, au droit de chaque pile de pont, d’un élargissement faisant promontoire, permettant l’arrêt pour visualiser le paysage. A chaque extrémité des ponts, l’accès à cette voie se fait soit par un escalier, soit par une rampe inclinée.

Cette voie permettra de rejoindre des voies et chemins de randonnée existants (PDIPR), des itinéraires cyclables « Sarlat-Périgord Noir » au nord de Beynac, ainsi que la vélo-route de la vallée du Céou depuis Castelnaud.

* Concernant les aménagements paysagers, ils sont décrits littéralement et exposés en plans-graphiques selon 4 séquences d'ouest en est :

séquence 1 du giratoire de Monrecour au pont-rail:
séquence 2 La Treille
séquence 3 de La Treille à la ripisylve de Fayrac
séquence 4 du pont de Fayrac à la route de Sarlat

* L'impact sur le "milieu humain" a été évalué en rapport avec le bruit engendré par la circulation prévisible sur la voirie. L'habitat est faible et diffus dans le cingle sur la commune de Castelnaud. Les mesures compensatoires consistent en isolation de façades des 8 bâtis impactés par des nuisances sonores.

*Modalités de réalisation, phase travaux

Des plates-formes temporaires sont nécessaires à la réalisation du projet :
une “base vie” pour les équipes près de Monrecour;
une “plate forme d’assemblage” pour confection des tabliers avant leur mise en place.

En synthèse les modelés des rampes d'accès aux ponts, les plantations végétales, sont étudiées pour masquer au maximum les ouvrages depuis les vues distantes (en particulier depuis les terrasses des châteaux de Castelnaud et Beynac ainsi qu'au niveau du château et chapelle de Fayrac, et de l'ancienne gare de Castelnaud et restituer des espaces verts aussi propices à la biodiversité que l'état initial, notamment pour la ripisylve.

L'ensemble de la voirie nouvelle est conçue pour collecter les eaux de ruissellement potentiellement polluées par la circulation, les orienter vers des bassins de rétention où elles sont filtrées.

Il est précisé que le projet a été élaboré après de multiples études des caractéristiques du site, et qu'un concours d'avant-projets a été organisé. Une visite organisée le 5 avril 2016 sur place a réuni l'équipe départementale de maitrise d'ouvrage, le paysagiste-conseil, différents services du Département, et l'Architecte des Bâtiments de France afin de définir les enjeux de respect du site et d'inscrire le projet dans ce cadre avec discrétion.

La pièce G du dossier comporte de nombreux dessins techniques décrivant (de façon parfois très détaillée) les ouvrages d'art, les carrefours à réaliser (notamment à La Treille et à Vézac) mais aussi les coupes des rambardes, mains-courantes, gouttières...Il présente aussi un nombre important de photographies des lieux en l'état actuel, prises de divers endroits et faisant l'objet de photomontages, simulations et vues d'artiste permettant d'évaluer l'impact visuel des futurs ouvrages et aménagements.

EXAMEN CRITIQUE DU DOSSIER DES PERMIS D'AMENAGER

Dans le cadre de l'enquête unique regroupant plusieurs procédures, la "pièce G" du dossier est censée exposer les dispositions techniques des ouvrages et les modalités d'insertion paysagère.

Ces deux aspects sont bien traités, les cartes permettent de bien situer les emplacements des ouvrages, les structures des différentes parties ; les aménagements périphériques (remodelage des remblais..) sont bien présentés. La phase "travaux" est distinguée.

Remarque de la commission :
Des informations non nécessaires à l'objet de l'enquête sont présentes et se réfèrent à des données qui ont eu leur utilité dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique dont l'historique est rappelé. Il s'agit de l'évocation des comptages du trafic routier sur le RD 703 traversant le bourg de Beynac, et du "risque falaises" dans ce même bourg et sur la commune voisine. La présence de ces éléments, répétés dans d'autres parties du dossier, est de nature à entretenir une certaine confusion entre le présent projet et la DUP actée.

A la demande de la commission d'enquête, la "pièce G" relative aux permis d'aménager a été repaginée.

Ponctuellement, la commission a eu quelque difficulté à renseigner une personne résidant près de l'ancienne garde de Vézac (sortie est du contournement) qui souhaitait repérer son habitation à proximité de l'emprise du projet (séquence n° 5 du document) les parcelles cadastrales et les constructions existantes n'étant pas figurées sur le document graphique.

Sous réserve de ces éléments superflus, l'ensemble du dossier "permis d'aménager" présente une information complète sur la nature des ouvrages et les modalités de leur intégration au site.

2.4 Défrichement

Le dossier d'autorisation unique rassemble les dossiers réglementaires requis pour la loi sur l'eau, le défrichement et les dérogations faunistiques. La nature et les caractéristiques du projet ont été largement développées dans les paragraphes ci-dessus.

Cette pièce D, du dossier mis à l'enquête, présente le contexte général du projet et ses caractéristiques principales quant à la mise en œuvre des travaux liés aux ouvrages d'art. Les principaux enjeux environnementaux sont identifiés.

L'exécution des travaux correspondant à ces ouvrages, nécessitera un défrichement respectif de 2327m² et 10 805m² pour un total de 1,3132 ha. Ces terrains sont tous la propriété du conseil départemental de la Dordogne.

Ce sont les boisements alluviaux de la rivière Dordogne, côté Pech et côté Feyrac d'un aspect dégradé, qui sont concernés. Les principaux impacts sur la faune se feront sur leur habitat, leurs déplacements, un risque de pollution, le dérangement ou leur destruction accidentelle (voir demandes de dérogations faunistique). La dissémination de plantes invasives remarquées sur la zone sera intégrée aux mesures d'évitement ou d'impact.

En dehors de ces mesures générales, un calendrier de défrichement sera établi et les opérations seront suivies par un écologue dédié. La principale famille qui sera impactée par cette phase de travaux sera celle des chiroptères, les nuisances subies par les autres catégories faunistiques comme la loutre d'Europe, ne devant être que temporaires.

La période d'exploitation sera également suivie afin d'accompagner le rétablissement écologique et la réappropriation de la faune et de la flore. Un espace de boisement humide de 1,9 ha réhabilité viendra en compensation de la surface de défrichement visée plus haut.

Les documents annexes comprenant le formulaire CERFA n° 13632*06 de demande de défrichement, les plans cadastraux des zones à défricher, l'attestation de propriété du conseil départemental et la délibération dudit conseil autorisant son président à déposer la demande de défrichement.

Remarques de la commission d'enquête :

Le dossier de demande de défrichement reprenant plusieurs des éléments du dossier unique présente réglementairement et d'une manière claire, l'impact en résultant et les mesures compensatoires envisagées.

2.5 Espèces protégées

L'objet du présent dossier est la demande de dérogation pour destruction d'habitats d'espèces protégées ou atteinte à des espèces protégées, dans le cadre de la réalisation du contournement de Beynac-et-Cazenac permettant la desserte des RD49, 53 et 703 sur les communes de Saint-Vincent-de Cosse, Castelnaud-la-Chapelle et Vézac, dans le département de la Dordogne.

Des dérogations sont possibles au titre de l'article L411-2 4° du Code de l'Environnement : 4° La délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L. 411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire, et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle :

a) Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels ;

b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;

c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;

d) A des fins de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes ;

e) Pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié de certains spécimens.

L'application de cet article peut interdire des projets ou des activités ayant un impact sur les spécimens, les sites de reproduction et les aires de repos de ces espèces, du fait de l'interdiction de les détruire, de les capturer, de les transporter, de les perturber intentionnellement ou de les commercialiser.

La réalisation du projet ayant un impact sur des espèces protégées et leurs habitats, elle nécessite des dérogations en application de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement, et doit répondre aux conditions suivantes : - intérêt public majeur, - absence d'autre solution alternative satisfaisante, - non dégradation de l'état de conservation des espèces protégées concernées par le projet.

L'objet du dossier consiste donc à s'assurer que ces 3 conditions sont satisfaites. Suivant l'arrêté du 19 février 2007, art. 1, modifié par l'arrêté du 28 mai 2009, la dérogation définie au 4° de l'article L411-2 sera accordée par le préfet de la Dordogne après avis du CNPN (Conseil National de Protection de la Nature).

Les demandes de dérogations concernent uniquement la faune et son habitat :

1/Demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées (mammifères terrestres et semi-aquatiques)

Faune et sites de reproduction concernés et, les aires de repos détruits, altérés ou dégradés

Loutre d'Europe // Le long de la Dordogne et milieux humides

Genette commune //Boisements et bocages

Ecureuil roux // Boisements, haies, bosquets

Hérisson d'Europe //Haies, bosquets

2/Demande de dérogation pour :

-la capture ou l'enlèvement

-la destruction

de spécimens d'espèces animales protégées (mammifères terrestres et semi-aquatiques)

- spécimens concernés par l'opération

Loutre d'Europe//Genette commune//Ecureuil roux//Hérisson d'Europe

3/demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation

de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées (chiroptères)

-19 espèces de chiroptères concernées

4/demande de dérogation pour :

-la capture ou l'enlèvement

-la destruction

de spécimens d'espèces animales protégées (chiroptères)

--19 espèces chiroptères concernées

5/demande de dérogation

-pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées (oiseaux)

-une centaine d'espèces d'oiseaux concernées

6/demande de dérogation pour :

-la capture ou l'enlèvement

-la destruction

de spécimens d'espèces animales protégées (oiseaux) -une centaine d'espèces d'oiseaux concernées

7/demande de dérogation-pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées (amphibiens) faune et sites de reproduction et les aires de repos détruits, altérés ou dégradés

-Grenouille agile //Abords de la mare du lieu-dit Fayrac

-Grenouille de Lessona //Abords de la mare du lieu-dit Fayrac

8/ Demande de dérogation pour :

-la capture ou l'enlèvement

-la destruction de spécimens d'espèces animales protégées (amphibiens)

-spécimens concernés par l'opération

-Alyte accoucheur

-Crapaud épineux

-Grenouille agile

-Grenouille de Lessona

9 /Demande de dérogation pour la destruction, l'altération, ou la dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées (reptiles)

-faune et sites de reproduction et les aires de repos détruits, altérés ou dégradés

-Couleuvre verte et jaune //Lisière du boisement humide située le long de la Dordogne Reproduction au niveau d'un verger du lieu-dit La Barrière sur la commune de Castelnaud-la-Chapelle Bordure des chemins, le long des lisières ensoleillées, sur les tas de pierres etc.

-Lézard des murailles, bordure des chemins, le long des lisières ensoleillées, sur les tas de pierres etc.

-Lézard vert occidental// Bordure des chemins, le long des lisières ensoleillées, sur les tas de pierres etc.

10 /demande de dérogation pour :

-la capture ou l'enlèvement

-la destruction

de spécimens d'espèces animales protégées (insectes)

spécimens concernes par l'opération

-Cordulie splendide

-Cordulie à corps fin

-Gomphe de Graslin

-Agrion de Mercure

PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE

Les inventaires et l'établissement de l'état initial écologique sont effectués au sein d'un périmètre d'étude sur lequel peuvent être évalués les effets directs (emprises du projet et emprise des travaux), ainsi que les effets indirects ou induits du projet. Il a été défini de façon suffisamment vaste pour bien prendre en compte les continuités physiques et fonctionnelles du milieu : il correspond globalement à une bande de 150 mètres de part et d'autre du tracé du projet.

Il permet notamment d'appréhender les effets du projet sur les espèces à plus forte capacité de dispersion (chauves-souris, oiseaux, mammifères…).

Les expertises de terrain pour la réalisation des études habitats, flore et zones humides ont été réalisées par BKM.

Le niveau d'enjeu écologique des habitats de l'aire d'étude élargie, de la flore et de la faune est défini en utilisant la méthodologie suivante : très fort/fort/moyen/faible.

Les zonages les plus proches de la zone d'implantation du projet, sont la zone Natura 2000 (La Dordogne (FR7200660) et un arrêté de protection de biotope (Rivière Dordogne (FR3800266)).

Les diverses mesures éviter, réduire ne pouvant inclure certaines espèces faunistiques remarquables et leurs habitats, des demandes de dérogations sont effectuées et des mesures de compensation prévues.

L'intérêt public majeur, l'absence d'autres solutions alternatives satisfaisantes, la non dégradation de conservation des espèces concernées par le projet, ont été actés par la DUP, (chose jugée sans recours possible) et par les présents dossiers environnementaux.

Les mesures de réduction

Dans le cadre de la démarche « éviter, réduire, compenser », le dossier défini des mesures afin d'éviter, de réduire ou de compenser les impacts.

Les mesures de compensation

Les sites où sont prévues les mesures de compensation, sont situés à proximité du projet et présentent les exigences écologiques correspondant au besoin des différentes espèces concernées. Plus largement, ils sont le support d'une stratégie de conservation qui consiste à renforcer les populations des espèces qui pourraient être affectées par le projet à savoir :

- le cortège de chiroptères lié aux milieux forestiers (espèces représentatives : Pipistrelle pygmée, Barbastelle d'Europe) ; la Loutre d'Europe ;

- le cortège d'oiseaux lié aux milieux boisés (espèce représentative : Pic noir),

- le cortège d'oiseaux liés aux milieux ouverts et semi-ouverts (telles que l'Alouette lulu, la Pie grièche écorcheur, la Chevêche d'Athéna).

Les mesures proposées ci-après ont donc clairement pour objectif de maintenir, voire même d'améliorer, l'état de conservation de ces espèces en cas de doute sur l'impact résiduel du projet sur cet état. Deux sites d'intervention sont d'ores et déjà prévus pour la mise en œuvre effective de ces mesures compensatoires :

- un premier site, dit « site de la ripisylve de Pech »,

- un second site, dit « le site du Coux et de Bigaroque ».

- un troisième site, dit « Fayrac » pour la frayère brochet.

Concernant ces impacts sur la faune et son habitat, des suivis sont prévus et répartis tant dans la partie chantier, que la partie exploitation, puis dans la partie mesures compensatoires prises.

Les personnes publiques associées ont donné des avis favorables assorties de conditions et de recommandations :

-avis de l'autorité environnementale, avis du conseil national de la protection de la nature, avis de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature, avis du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.

« les mesures de réduction sur les milieux humides (en phase travaux par les engins notamment) doivent être renforcées – des conventions finalisées sur les espaces de compensation devront être conclues pour une durée de trente ans et ceci avant la prise de l'arrêté préfectoral autorisant les travaux – obligation de résultats dans les mesures proposées (réduction, compensation..). Si le suivi révélait des lacunes dans ce domaine à court terme (3 ans), des mesures complémentaires devraient être proposées – les suivis concernant les espèces patrimoniales remarquables terrestres et aquatiques, ainsi que les espèces exotiques envahissantes devront avoir une durée de trente ans – un plan de gestion doit être lancé sur les sites compensatoires. »

La commission d'enquête considère que les remarques des personnes publiques associées doivent, par leur exigence, permettre d'obtenir un résultat probant concernant les espèces protégées et leurs habitats.

E/ LES OBSERVATIONS

1- Relation quantitative et thèmes retenus

Selon les deux arrêtés préfectoraux, l'expression du public a été recueillie par les moyens suivants : registres papiers dans les quatre mairies concernées, courriers remis ou postaux, registre dématérialisé, courriel, expression orale.

Ces modes d'expression ont permis une libre expression donnant lieu à de multiples observations concrétisés par du texte, des pétitions, des lettres-type ou leurs fragments.

Chaque observation évoque généralement plusieurs sujets ou "thèmes" nous permettant d'évaluer les thèmes les plus souvent cités. Une liste de thèmes a été établie; outre les thèmes se rattachant à l'objet de l'enquête, nous avons été conduits à ajouter des thèmes spécifiques destinés à classer à part certaines observations : il s'agit des thèmes "hors sujet"; "expression politique", et "langue étrangère".

Quantitativement, la commission d'enquête a recueilli **2411 observations sur le registre dématérialisé, 236 observations et documents annexés sur les 4 registres papier, et 6 observations reçues par courriel.** Il est précisé que chaque pétition déposée constitue une seule observation, de même qu'un document de plusieurs pages. L'analyse du contenu thématique de chaque observation est réalisée à part.

Le tableau numérique des contributions montre que la comptabilité des observations a été rendue délicate du fait du dépôt de pétitions, lettres-type, observations type, doublons de textes et multiplications d'observations par les mêmes personnes.

La ventilation dans chacun des thèmes évoqués reçoit aussi bien les avis favorables que défavorables au projet, et sont considérés au regard des trois supports d'expressions mis à la disposition du public.

Il parait utile de préciser que sur le registre dématérialisé, nous avons identifié au moins 260 observations "en doublon" donc reprenant une ou des observations déjà présentes.

Par exemple l'observation n° 728 a été reprise dans 17 autres observations

l'observation 1007 a été reprise dans 14 autres observations...

De même sur le registre papier de Vézac, nous avons identifié qu'à partir des 10 pages de l'observation déposée reprenant des documents de l'association "Anticor 24" des parties de cette observation ont été repris par 31 observations distinctes.

Une première approche des observations consiste à une analyse binaire, pour ou contre, sur chaque thème.

Ventilation par support et par thèmes

	REGISTRE DÉMATERIALISÉ (Dont pétitions)		**REGISTRES PAPIER (Dont pétitions)**		**COURRIELS**
THÈMES MAJEURS	**TOTAL 2411**	**AVIS CONTRE / POUR**	**TOTAL 236**	**AVIS CONTRE / POUR**	**TOTAL 6 TOUS CONTRE**
ENVIRONNEMENT (sens large)	1104	967 / 102	46	38 / 8	5
ARCHÉOLOGIE VESTIGES	14	12 / 0	8	8 / 0	1
ARGENT PUBLIC	576	543 / 5	178	178 / 0	5
CHANTIER (nuisances)	35	33 / 1	19	19 / 0	
CIRCULATION & SÉCURITÉ ROUTIÈRE	856	670 /157	148	102 / 46	4
ÉCONOMIE TOURISME COMMERCE	391	308 / 78	89	21 / 66	
LÉGALITÉ PROCÉDURES	110	91 / 7	28	27 / 01	
OBSOLÈTE INUTILE	366	349 / 0	116	116 / 0	2
UNESCO classement	107	98 / 2	65	65 / 0	1
CONTRE-PROPOSITIONS	109	100 / 0	63	63 / 0	
EXPRESSION POLITIQUE	127	105 / 0	11	11 / 0	
LANGUES ÉTRANGÈRES	84	NC	0		
HORS SUJET	274	NC	5		

Détail des observations reçues dans les registres papier des 4 communes

Mairie de	Nombre d'observations	Documents annexés	Total mairie	Favorable projet	Défavorable projet
CASTELNAUD LA CHAPELLE	22	16 dont 1 pétition dématérialisée ASVD = 5230 signatures	38	10	28 dont 1 pétition de 5230 signatures
VÉZAC	62	45 dont 43 dépositaires pour 115 observations le 05/10/17 par lettre type entière ou fragmentée **1** pétition de 231 signatures **1** dossier de 20 pages d'un particulier	107	9 dont 1 pétition de 231 signataires	98
SAINT VINCENT de COSSE	40 dont 12 par une même personne	4(dont 2 avec obs.registre)	44	18	15 dont 1 personne pour 12 contributions
BEYNAC & CAZENAC	38	9	47	8	39
Totaux	162	74	236	45 dont 1 pétition de 231	180 dont 1 pétition de 5230

Après extraction des observations "hors sujet", en langue étrangère, et des commentaires politiques , et en ne retenant que les avis exprimés sur le sujet de l'enquête à savoir les impacts environnementaux et les permis d'aménager, il ressort l'état quantitatif suivant, qui conserve cependant les très nombreuses observations en "doublon".

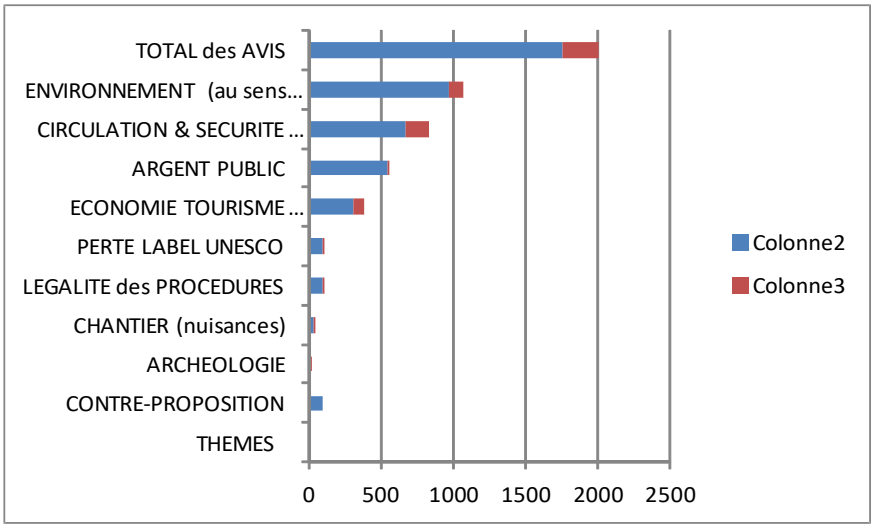
AVIS EXPRIMÉS SUR LE PROJET :

	REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ		REGISTRES PAPIER		COURRIELS
THÈMES MAJEURS	**TOTAL 264**	**AVIS CONTRE/POUR**	**TOTAL**	**AVIS CONTRE/POUR**	**AVIS CONTRE/POUR**
ENVIRONNEMENT (sens large)	138	57 / 15			5 / 0
ARCHÉOLOGIE VESTIGES		5 / 0			0
ARGENT PUBLIC		33 / 1			4 / 0
CHANTIER (nuisances)		3 / 0			0
CIRCULATION & SÉCURITÉ ROUTIÈRE		57 / 8			4 / 0
ÉCONOMIE TOURISME COMMERCE		22 / 4			0
LÉGALITÉ PROCÉDURES		16 / 1			0
OBSOLÈTE INUTILE		Sans objet			
UNESCO classement		10 / 2			1 / 0
CONTRE-PROPOSITIONS		10 / 0			0
QUESTIONS PARTICULIÈRES	1		4		0

Une forte mobilisation d'associations identifiées comme suit et qui se sont exprimées comme telles, a été constatée. Certains contributeurs s'y associant, ont repris tout ou partie de leurs argumentaires sous forme de « copier-coller ».

Europe Écologie les Verts	Défavorable au projet
Collectif Sauvons la Vallée Dordogne	Défavorable au projet
Espace vie nature	Défavorable au projet
PECAVIE	Défavorable au projet
SÉPANSO Aquitaine SÉPANSO Dordogne	Défavorable au projet
Natur Jalles	Défavorable au projet
Sauvegarde de l'église de Castels et du château martyr de FAGES	Défavorable au projet
Protection et avenir du patrimoine et de l'environnement en Dordogne	Favorable au projet moyennant aménagements ponctuels
Comité de cyclotourisme	Favorable au projet
J'aime ma vallée	Favorable au projet

Représentation graphique (hors expression politique, langues étrangères et hors sujet)de l'ensemble des observations : CONTRE / POUR



2- Analyse du contenu

La majorité des observations ne s'est pas prononcée sur l'objet de l'enquête publique mais sur l'opportunité du contournement de la commune de Beynac.

Sens général des avis dans les différents thèmes retenus :

Environnement et patrimoine :

L'attachement aux paysages et au patrimoine de ce triangle d'or a suscité une forte mobilisation, décrivant la réalisation du projet comme devant avoir un effet destructeur irréversible sur ces derniers.

Perte du label UNESCO :

Le classement de la vallée Dordogne comme réserve mondiale de biosphère a invité les personnes à considérer qu'il interdisait tout aménagement d'infrastructure.

Circulation routière et sécurité :

La récente réalisation de travaux dans la traverse de Beynac, qui ont apporté une amélioration de circulation, a fortement marqué les esprits et fourni un argument irréfutable de contestation à l'utilité de la déviation. Argent public :

Argent public :

Les commentateurs se sont très largement indignés, du montant total des travaux, affirmant que le budget départemental n'était pas en mesure d'y faire face, de l'augmentation certaine de l'imposition locale devant s'ensuivre, et suggérant une meilleure utilisation de ces sommes au profit de structure hospitalières ou autres.

Économie et tourisme

La grande majorité exprime une inquiétude de perte d'image, d'attractivité et d'emploi par la réalisation du projet.

Légalité des procédures.

Nous avons observé que de très nombreuses contributions contestaient soit la légalité des procédures administratives, la légitimité des acteurs intervenants dans le dossier, y compris les membres de la commission d"enquête

Chantier nuisances

Les nuisances occasionnées par cette phase sont exprimées

Archéologie

La présence dans le dossier d"un document de la DRAC exposant les techniques de sondages et de fouilles a incité des personnes à s'inquiéter de la mise en valeur ou de la destruction des vestiges probables.

Contrepropositions :

Aucune contreproposition ne concerne le projet mis à l'étude, toutefois les avis proposent des solutions alternatives de circulation telles que le ferroutage ou les circuits alternatifs par des voies existantes.

Expression politique :

Nous avons comptabilisé des commentaires particulièrement négatifs à l'encontre de personnalités exerçant une autorité.

3- Synthèse des observations

Il se dégage de l'ensemble des expressions recueillies, un premier ensemble (numériquement très important), consistant à mettre en question l'utilité générale du projet. Cette opinion met en avant trois "arguments" :

* les travaux dans le bourg de Beynac (visant à améliorer les conditions de circulation dans le bourg) ont produit un effet de fluidification du trafic automobile;

* il existe une voie départementale (RD25) permettant de relier St Cyprien à Sarlat sans passer par Beynac, et qui a été utilisée notamment par les poids-lourds durant les travaux précités;

* l'autoroute A89 Périgueux Brive mise en service en 2005 offre une liaison rapide vers le Sarladais;

Un second ensemble constitué d'affirmations reposant sur des considérations générales, met en cause le projet par son atteinte sur le paysage naturel et architectural exceptionnel des lieux, l'environnement (les milieux naturels), l'affaiblissement économique par fuite des touristes, la perte de surfaces agricoles, le risque de perte du label de l'UNESCO, la probable

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 maitre 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 maitre 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 MAITRE D'OUVRAGE AU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS RECUEILLIES PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE
PAR LA COMMISSION D'ENQUETE
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 (CNPN) 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'eu 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 ».*

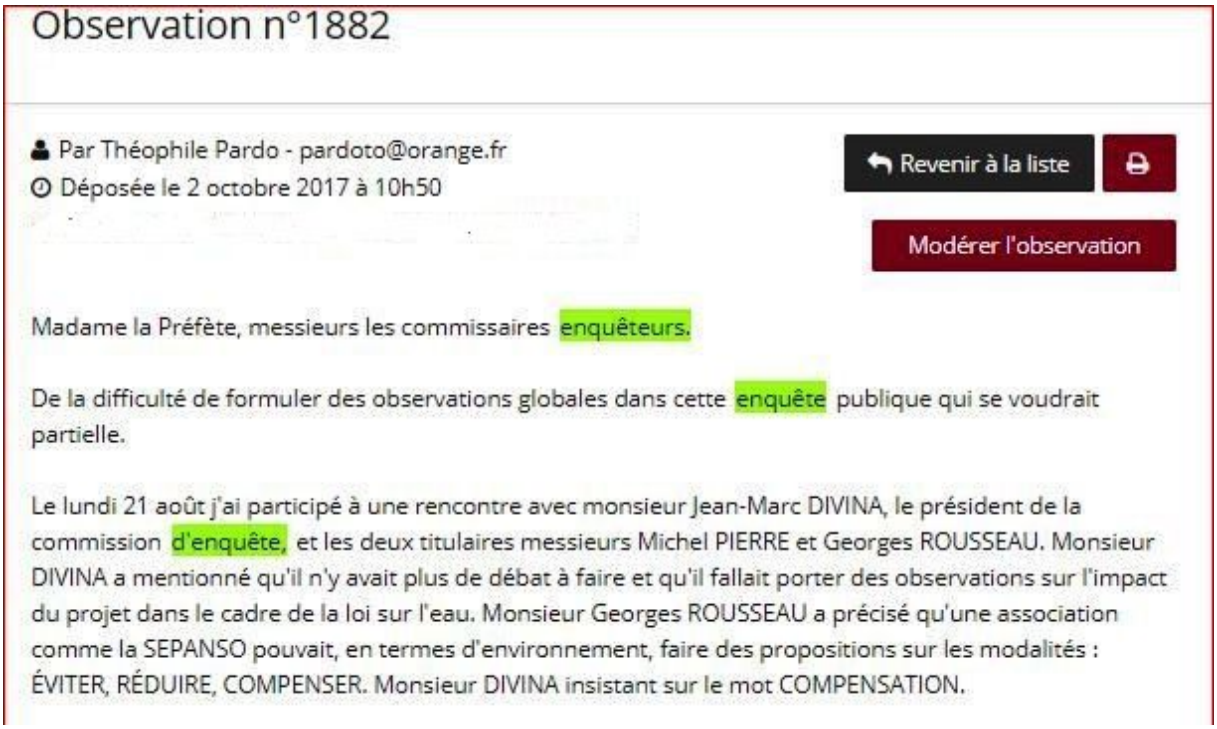
Enfin le Conseil d'Etat par décision du 23 décembre 2010, a refusé l'admission du recours au motif *« qu'aucun des moyens n'est de nature à permettre l'admission du pourvoi ».*
Pour rappel, les décisions du Tribunal administratif et de la Cour administrative d'appel ayant acquis l'autorité de chose jugée 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 soulignés. 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 règlementation 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 (CNPN) :
- 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 surcroit, 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 à 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 Castenaud (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 complétement 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 maitre 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 lelinéaire 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 une 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 km², 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 km².
A l'instar de l'aire centrale, la zone tampon est composée de plusieurs secteurs qui s'étendent sur 2 515 km². 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 km² 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 250m2 (environ 110m² pour le pont du Pech et environ 140 m² 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 m², sur les 54 km² de l'aire centrale soit 0,0005%
- 39 500 m², sur les 2 515 km² 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 règlementation 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-rail 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-rail n'est sans doute pas à exclure, ce qui ne parait 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 règlementaires 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 incrit : 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 Lévèque » et pour le risque falaise si de nouvelles études sont en cours, à quelles périodes seront-elles disponibles ?

Le rapport complet dit « rapport Lévèque » 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,
- en2017, 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 règlementation 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 méconnait 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 parait 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 (aménagements 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 méconnait 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 circulable 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 maitres 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

Jean Marc DIVINA

les membres titulaires

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 maitre d'ouvrage

Mémoire en réponse du maitre d'ouvrage

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

CONCLUSIONS

ET AVIS MOTIVÉS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

.

I. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE AUTORISATION UNIQUE LOI SUR L'EAU

1. Rappels
2. Nature du projet
3. Autorisation unique loi sur l'eau avec demandes de dérogations faunistique et habitat, et demande d'autorisation de défrichement
4. Principales observations du public
5. Conclusions et Avis
   5.1. Conclusions
   5.2. Avis motivés

1. Rappels

Le Conseil Départemental de la Dordogne a engagé, depuis 1985, des études et concertations locales, dans le cadre d'un aménagement de la liaison routière Saint-Vincent-de-Cosse/Sarlat, s'intégrant dans un projet plus global d'aménagement de la Voie de la Vallée de la Dordogne.

L'étude de plusieurs variantes a conduit à retenir un fuseau dont le tracé a fait l'objet d'une enquête publique en décembre 2000 et janvier 2001 à la suite de laquelle le projet de contournement entre Saint-Vincent-de-Cosse et Sarlat a été déclaré d'Utilité Publique par arrêté préfectoral en date du 26 décembre 2001, puis prorogé.

La présente opération dite du "contournement de Beynac" consiste en la réalisation d'une déviation d'évitement du bourg de Beynac par la création d'un tronçon routier d'environ 3,5 km sur le territoire des communes de Saint-Vincent de Cosse, Castelnaud-la-Chapelle et Vézac.

Le site étant situé au niveau d'un méandre, la voie projetée va franchir par deux fois la rivière Dordogne. Le nouveau segment de route se raccordera à l'ouest sur le RD 703 par un rond-point sur la commune de Saint Vincent de Cosse, traversera la Dordogne et le méandre selon un tracé parallèle à la voie ferrée existante sur la commune de Castelnaud-la-Chapelle, traversera à nouveau la Dordogne et viendra rejoindre les D 57 et D 703 sur la commune de Vézac. Pour des raisons techniques, le segment routier changera de côté par rapport à la voie ferrée, par un passage à créer sous voie ferrée au lieu-dit "la Treille".

Ce projet a nécessité la constitution d'un dossier d'autorisation unique, loi sur l'eau comportant une étude d'incidence eau, une étude d'impact, une évaluation environnementale, une étude d'incidence Natura 2000, une demande d'autorisation de défrichement, des demandes de dérogations concernant les habitats et espèces protégées, des mesures E.R.C. (Eviter, Réduire, Compenser).

-La mesure d'évitement étant partiellement impossible pour certaines espèces faunistiques protégées des demandes de dérogations ont été établies pour les différents critères afférents à ces espèces.

-Un défrichement étant nécessaire sur deux secteurs distincts correspondant aux deux ouvrages d'art (Pech et Feyrac) franchissant la Dordogne, une demande d'autorisation de défrichement est également présentée par le maître d'ouvrage.

▪La constitution de deux dossiers de permis d'aménager, l'un sur la commune de Vézac et l'autre sur la commune de Castelnaud la Chapelle comportant la description de l'état initial du terrain et de ses abords, la topographie, les équipements avec plans de situation, plan de composition, plan d'aménagement et programme des travaux. Les études d'impacts sont communes avec celles de la loi sur l'eau.

2. Nature du projet

Le tracé de la déviation de Beynac-et-Cazenac se développe entre « Monrecour » sur la commune de Saint-Vincent-de-Cosse et la « Grange des Vergnes » sur la commune de Vézac. Il franchit à deux reprises la rivière de la Dordogne à l'aide de nouveaux ouvrages d'art (Pont du Pech, à l'ouest et de Fayrac, à l'est).

Le projet comprend, d'ouest en est :

- le recalibrage de la RD 703 entre le Tiradou et Monrecour sur 0,9 km ;

- la création d'un giratoire à Monrecour, point d'ancrage ouest de la déviation de Beynac-et Cazenac ;

- la réalisation d'une voie nouvelle sur 3,2 km avec la construction de deux ouvrages d'art pour le franchissement de la Dordogne (Pont du Pech et de Fayrac) et d'un pont-rail (des Milandes) pour un passage sous la voie ferrée Sarlat/Bergerac (sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau) ;

- le traitement du carrefour de la « Treille » en tourne à gauche ;

- le rétablissement des voies secondaires sur 1,250 km ;

- la création d'un carrefour avec des voies spéciales de « tourne à gauche » au lieu-dit Grange des Vergnes, entrée Est de la déviation de Beynac pour le raccordement des voies de desserte de Beynac et La Roque-Gageac ;

- la réalisation d'une voie douce sur environ 4 km ;

- la réalisation de bassins de gestion des eaux de ruissellement de la plate-forme routière ;

- les aménagements paysagers prévus pour insérer au mieux le projet.

3. Autorisation unique loi sur l'eau

Elle traite de l'incidence du projet routier et des deux ouvrages d'art de franchissement sur le milieu de la rivière Dordogne, sur les risques inondation, sur les écoulements provenant des chaussées et des précipitations ainsi que des pollutions eaux et rivières induites par le long chantier.

▪Rejet des eaux de ruissellement sur le milieu environnant et préservation de la qualité des eaux :

Un accotement stabilisé et enherbé de 1.2 m accompagnera les eaux de ruissellement de la chaussée vers une noue enherbée posée au-dessus d'un dispositif de collecte et de renvoi des eaux vers des bassins multifonctions. Il n'y aura aucun bordurage en section courante hors le carrefour coté Vézac.

Le projet concerne en plus du bassin versant de la Dordogne, 7 autres bassins ou sous-bassins versants naturels qui sont interceptés.

Pour le rétablissement des écoulements naturels interceptés par le projet routier, des ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour une crue trentenale. Le réseau d'assainissement pluvial de la nouvelle route sera séparé des eaux de ruissellement afin d'éviter toute pollution. (4 bassins multifonctions, captage des eaux sur le linéaire routier par des noues imperméables, station de relevage au bas du pont rail des Milandes).

▪Préservation des milieux naturels et des continuités écologiques

Le périmètre du projet est situé sur la rivière Dordogne qui recèle des enjeux importants par la présence de libellules, de loutres d'Europe, de certains poissons ainsi que des frayères. D'autres habitats sont également des milieux importants pour de nombreuses espèces faunistiques. Ce sont ces milieux aquatiques et humides qui sont d'importance écologique. Dix demandes de dérogation concernant les espèces protégées et leurs habitats ont été déposées.

Le projet est inclus dans le périmètre Natura 2000 « La Dordogne » N° FR7200660 et dans le périmètre de l'arrêté préfectoral de protection Biotope « Rivière Dordogne » n° FR3800266.

Un défrichement est nécessaire sur deux secteurs distincts correspondant aux deux ouvrages d'art du Pech et de Fayrac, franchissant la Dordogne. Une surface totale de 1,3132 ha est concernée. Cette surface sera compensée par une surface légèrement supérieure de 1,9 ha. Une demande d'autorisation de défrichement est également présentée par le maître d'ouvrage.

▪ Intégration paysagère

Les modelés des rampes d'accès aux ponts, les plantations végétales, sont étudiés pour masquer au maximum les ouvrages depuis les vues distantes (en particulier depuis les terrasses des châteaux de Castelnaud et Beynac ainsi qu'au niveau du château et chapelle de Fayrac, et de l'ancienne gare de Castelnaud) et restituer des espaces verts aussi propices à la biodiversité que l'état initial, notamment pour la ripisylve.

L'ensemble de la voirie nouvelle est conçue pour collecter les eaux de ruissellement potentiellement polluées par la circulation, les orienter vers des bassins de rétention où elles sont filtrées. Des merlons et remblais sont prévus pour masquer au mieux la circulation routière.

Ce projet a fait l'objet d'études sur les caractéristiques du site, et un concours d'avant-projets a été organisé.

▪ Déplacements et nuisances afférentes

Le déplacement du trafic routier, surtout concernant les poids-lourds, lié au contournement, va impacter les riverains les plus proches de la route, par l'émission de bruits, de poussières. Les mesures propres au projet d'aménagement, limitation de vitesse, merlons, isolation de façades sont des mesures qui devraient limiter ces impacts. Toutefois nous pouvons regretter que les bruits perçus à l'extérieur des habitations ne puissent faire l'objet de compensations.

▪Prise en compte du risque inondation :

Le plan de gestion des risques inondation (PGRI) est le document de référence. Le projet est compatible avec le PGRI Adour Garonne.

▪Articulation avec les documents de planification

Le projet montre une cohérence avec les documents de planification SDAGE, PGRI, PPRI, RNU pour Castelnaud la Chapelle, carte communale pour Saint Vincent de Cosse, POS pour Vézac, les SPR de Vézac et Castelnaud.

4. Principales observations du public

Des observations recueillies en très grand nombre, il ressort qu'une majorité de personnes, contre le projet s'est servie des registres comme un référendum et que d'autres ont perturbé les observations en postant plusieurs dizaines de fois soit sous le couvert de noms falsifiés, soit sous la forme de doublons. Nombre d'observations contenaient des affirmations tendancieuses liées aux personnes et non pas au projet, (usurpation d'identité). Le dénombrement des participants effectifs s'est ainsi montré très difficile.

La majorité des participations favorables au projet mis à l'enquête publique, s'exprime en validant les aspects du dossier qui mettent en avant l'amélioration de la circulation, le bien vivre, l'attractivité touristique et le développement économique. Ils approuvent également les mesures envisagées pour la garantie de la protection du patrimoine et l'intégration dans le paysage.

La majorité des contributeurs se sont opposés globalement au projet. 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.

Il ressort du tableau suivant, ventilé par supports et par thèmes, qu'une majorité de personnes s'inquiète de l'impact sur l'environnement au sens large.

	REGISTRE DÉMATERIALISÉ (Dont pétitions)		**REGISTRES PAPIER (Dont pétitions)**		**COURRIELS**
THÈMES MAJEURS	**TOTAL 2411**	**AVIS CONTRE / POUR**	**TOTAL 236**	**AVIS CONTRE / POUR**	**TOTAL 6 TOUS CONTRE**
ENVIRONNEMENT (sens large)	1104	967 / 102	46	38 / 8	5
ARCHÉOLOGIE VESTIGES	14	12 / 0	8	8 / 0	1
ARGENT PUBLIC	576	543 / 5	178	178 / 0	5
CHANTIER (nuisances)	35	33 / 1	19	19 / 0	
CIRCULATION & SÉCURITÉ ROUTIÈRE	856	670 /157	148	102 / 46	4
ÉCONOMIE TOURISME COMMERCE	391	308 / 78	89	21 / 66	
LÉGALITÉ PROCÉDURES	110	91 / 7	28	27 / 01	
OBSOLÈTE INUTILE	366	349 / 0	116	116 / 0	2
UNESCO classement	107	98 / 2	65	65 / 0	1
CONTRE-PROPOSITIONS	109	100 / 0	63	63 / 0	
EXPRESSION POLITIQUE	127	105 / 0	11	11 / 0	
LANGUES ÉTRANGÈRES	84	NC	0		
HORS SUJET	274	NC	5		

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage indique clairement que toutes les allusions à la DUP et aux projets alternatifs sont caduques. La DUP étant complétement acquise après épuisement de toutes les voies de recours. Concernant la concertation, le maître d'ouvrage indique qu'il n'y était pas tenu réglementairement.

La commission d'enquête, tout en reconnaissant que réglementairement le maître d'ouvrage n'était pas tenu à une concertation et bien qu'une information ait été largement diffusée, regrette cette absence de concertation qui aurait été à même de désamorcer la situation conflictuelle avec les opposants du projet. La participation du citoyen aux décisions l'impactant est devenue une norme sociétale.

▪ Avis des personnes publiques associées :

-Autorité Environnementale (IOTA et PA) **: *Avis favorable***, *après observations : étude acoustique complémentaire après travaux, clarification des mesures à mettre en œuvre afin de garantir durant les travaux le maintien de la continuité écologique, présentation des mesures limitant l'impact des travaux au niveau de la couasne pont du Pech, précision de l'existence de passage inférieur sur les ouvrages hydrauliques pour les corridors de déplacement des reptiles et amphibiens identifiés sur le tracé. Il est souligné l'impact sur des espèces faunistiques protégées et sur les zones humides*.

- La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC Bordeaux) ***Avis favorable***

- Commission locale de l'eau, CNPN (avis initial et complémentaire), Ministère de l'Environnement Energie et de la Mer (dérogation pour la loutre d'Europe) : ***Avis favorable*** *sous réserve de mesures renforcées de réduction sur les milieux humides, de conventions finalisées sur les espaces de compensation conclues pour 30 ans, avant prise de décision administrative, d'obligation de résultats dans les mesures proposées (réduction, compensation,…) avec des mesures complémentaires en cas de lacunes constatées, un suivi de 30 ans concernant les espèces patrimoniales remarquables terrestres et aquatiques, ainsi que pour les espèces exotiques envahissantes ; un plan de gestion doit être lancé sur les deux sites compensatoires.*

-Architecte des Bâtiments de France**, *Avis favorable***

5. Conclusions et Avis

5.1 Conclusions

Les principaux enjeux environnementaux concernent la gestion des eaux pluviales, la préservation des eaux et des milieux aquatiques, la préservation des milieux naturels et des continuités écologiques, les déplacements et les nuisances afférentes, l'intégration paysagère de cette zone et la prise en compte des risques naturels.

Sur tous ces points le maître d'ouvrage a apporté des réponses nous paraissant appropriées, pour l'environnement. Les réserves apportées par les personnes publiques associées devront être prises en compte et reprises dans l'avis motivé.

Le dossier présenté, hors son côté particulièrement technique et son volume important, est très détaillé et très complet.

Le projet nous semble pertinent. En effet, si les travaux réalisés dans la traverse de Beynac par l'adjonction d'un trottoir sur l'emprise de la rivière augmente la largeur chaussée en traversée du bourg, le croisement de poids lourds est toujours compliqué. La section de contournement présentée dans le présent projet est donc cohérente et complémentaire. S'il est évident que les longs travaux perturberont la quiétude de ce site remarquable, il est à penser que ces deux ouvrages d'art seront dans quelques années un facteur d'attrait touristique et que la circulation facilitée pour la visite de ces sites naturels et historiques sera un atout supplémentaire.

Les recommandations suivantes sont énoncées :

Toutes les conventions, plans, suivis et commissions durant la phase travaux et la phase de fonctionnement du présent projet, en sus des professionnels concernés devront incorporer les associations agréées pour l'environnement. Tous ces documents devront être portés

à la connaissance du public dans les quatre communes concernées directement ou indirectement par l'enquête publique.

5.1. Avis motivés

Après avoir

- étudié le dossier du projet mis à la disposition

-vérifié que ce dossier d'autorisation unique loi sur l'eau (AU IOTA) répond à la réglementation et aux critères fixés pour son élaboration en appliquant les dispositions du code de l'environnement et du code forestier (loi sur l'eau – espèces protégées – défrichement)

-vérifié que l'impact du projet sur l'environnement était maîtrisé

-pris connaissance des avis des personnes publiques associées et services de l'Etat

-recueilli les demandes et observations du public

-formulé nos propres observations et remarques

-établi le PV de synthèse des observations avec nos questions

-sollicité et entendu le maître d'ouvrage à plusieurs reprises

-analysé les dépositions

-analysé les réponses du maître d'ouvrage

Considérant

-les incidences du projet sur l'environnement

-les nomenclatures suivantes « loi sur l'eau » Les rubriques :•2.1.5.0. (rejet d'eau pluviale) sans arrêté

• 3.3.1.0 (Installations, ouvrages, remblais et épis, dans le lit mineur d'un cours d'eau) sans arrêté

• 3.1.1.0. (obstacle à l'écoulement des crues) : arrêté du 11 septembre 2015,

• 3.1.2.0. (modification du lit mineur) : arrêté du 28 novembre 2007

• 3.1.3.0. (impact luminosité) : arrêté du 13 février 2002,

• 3.1.4.0. (protection des berges) : arrêté du 13 février 2002,

• 3.1.5.0. (travaux susceptibles de détruire des frayères) : arrêté du 30 septembre 2014,

• 3.2.2.0. (installation en lit majeur) : arrêté du 13 février 2002,

• 3.2.3.0, 3.2.4.0 (plans d'eau et vidanges) : arrêtés du 27 août 1999.

-les incidences non évitées sur la faunistique protégée et son habitat (demande de dérogations)

- la demande d'autorisation de défrichement concernant les sites du Pech et de Fayrac

-les réponses qui y sont apportées dans le cadre des dossiers loi sur l'eau, demandes de dérogations faunistiques et demande d'autorisation de défrichement

-les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux observations

- les réponses apportées par le maître d'ouvrage aux questions que nous avons formulées

- les conclusions que nous avons exprimées ci-dessus

Nous estimons être en mesure de conclure cette enquête en rendant un

AVIS FAVORABLE A

LA DEMANDE D'AUTORISATION UNIQUE AU TITRE DE LA LOI SUR L'EAU RELATIVE AU CONTOURNEMENT DE BEYNAC ET CAZENAC

- Autorisation au titre de la loi sur l'eau (L 214-3 du code de l'environnement)
- Dérogations « espèces protégées » 4° de l'article L411-2 du code de l'environnement
- Autorisation de défrichement (article L 341-3 du code forestier)
-

ASSORTI DES RESERVES SUIVANTES :

1 /étude acoustique complémentaire après travaux,

2/clarification des mesures à mettre en œuvre afin de garantir durant les travaux le maintien de la continuité écologique,

3/présentation des mesures limitant l'impact des travaux au niveau de la couasne pont du Pech, précision de l'existence de passage inférieur sur les ouvrages hydrauliques pour les corridors de déplacement des reptiles et amphibiens identifiés sur le tracé

4/mesures renforcées de réduction sur les milieux humides,

5/conventions finalisées sur les espaces de compensation conclues pour 30 ans avant prise de décision administrative,

6/obligation de résultats dans les mesures proposées (réduction, compensation,…) avec mesures complémentaires en cas de lacunes constatées.

7/ suivi de 30 ans concernant les espèces patrimoniales remarquables terrestres et aquatiques ainsi que pour les espèces exotiques envahissantes, un plan de gestion doit être lancé sur les trois deux sites compensatoires.

Ces réserves devront être actées devant l'autorité administrative pour être levées.

Fait à Bergerac, le 20 novembre 2017

le président de la commission d'enquête

Jean Marc DIVINA

les membres titulaires

Michel PIERRE

Georges ROUSSEAU

II. CONCLUSION ET AVIS MOTIVES AUX DEMANDES DE PERMIS D'AMENAGER DE VEZAC ET CASTELNAUD LA CHAPELLE

Le cadre juridique et la portée du "permis d'aménager" ont été exposés dans le dossier établi par le Conseil Départemental de la Dordogne (maître d'ouvrage du projet) pour la présente enquête publique, et rappelés dans la partie "rapport d'enquête".

L'aménagement prévoyant la création d'une voie routière de 3.5 km, des affouillements et rehaussements de terrains, fait l'objet d'une enquête publique du fait d'une étude d'impact, et de l'existence de Sites Patrimoniaux Remarquables sur les deux communes de Vézac et Castelnau-la-Chapelle.

Le dossier établi présente une étude d'impact recouvrant tous les effets potentiels sur les différents milieux et paysages. Les modalités d'insertion des ouvrages font l'objet de présentations écrites et de simulations visuelles par photomontages ou dessins permettant d'apprécier le résultat.

L'étude des différents éléments du dossier (notamment l'étude d'impact) et nos visites sur place, depuis les emplacements des ouvrages d'art, le parcours de "la plaine" en parallèle à la voie ferrée, depuis les terrasses des châteaux de Beynac et de Castelnau qui constituent les points de vue majeurs pour la perception paysagère, nous ont permis d'appréhender l'effet visuel probable de ces aménagements.

L'enquête publique nous a permis de recueillir de très nombreux avis émis par le public, parmi lesquels nous distinguons plusieurs associations, des personnalités et des personnes particulières. De ces avis, nous avons retenu la répartition suivante :

* Un ensemble constitué d'associations, auxquelles se joignent des élus et des particuliers, s'oppose globalement au principe même de réalisation du projet de contournement routier du bourg de Beynac, sur les motifs de préservation absolue du paysage actuel, en insistant sur son caractère exceptionnel mondialement reconnu. Ces groupes s'appuient sur le fait que de récents travaux dans la traverse de Beynac auraient amélioré les conditions de circulation, rendant le projet obsolète. Cet ensemble d'avis souligne aussi le coût élevé du projet, qui mettrait en péril la situation financière du maître d'ouvrage, et dont l'utilité serait mieux justifiée sur d'autres dépenses.

* un ensemble d'avis "favorables" exprimé par une association locale et des particuliers soulignant que le détournement du trafic routier du bourg de Beynac y rendra l'ambiance plus agréable pour les riverains et les visiteurs, favorisant ainsi le commerce dans le village. Certains relèvent les caractéristiques esthétiques des ouvrages d'art projetés; une association de cyclotouristes apporte son soutien en observant l'intérêt de la "voie mode doux" qui permettra la jonction avec des circuits de randonnée existants.

De cet ensemble d'éléments d'information, la commission d'enquête retient que :

* le dossier descriptif du projet constitue un document d'information très détaillé sur la nature et les implantations des ouvrages;

* les choix techniques retenus pour la réalisation des ouvrages d'art (formes et implantation des piles des ponts, des rampes d'accès, des éléments de protection visuelle tels que merlons, écrans végétaux) sont appropriés;

* l'étude des impacts sur le paysage est approfondie, les reconstitutions visuelles sont crédibles; l'esthétique des ouvrages d'art, moderne et légère, contraste sans heurter avec le classicisme des ouvrages SNCF;

* la conception des ouvrages d'art nous semble attrayante et de nature à constituer une curiosité locale supplémentaire. La "voie mode doux" constitue un atout remarquable en termes d'agrément, de sécurité, de circulation sans carbone, d'attrait pour un tourisme respectueux de l'environnement

Nous considérons que les aménagements prévus permettront une intégration convenable de l'ensemble de l'ouvrage dans le paysage actuel, sans porter une atteinte grave aux perceptions visuelles, et qu'en effet secondaire, le bourg médiéval de Beynac tirera profit du détournement du trafic importun.

Nous rappelons que le projet dans son ensemble a été déclaré compatible avec les documents d'urbanisme en vigueur, à savoir le POS de Vézac et le RNU de Castelnaud la Chapelle, et que les conseils municipaux sont appelées à se prononcer sur le projet par délibération.

En conséquence, nous émettons un

AVIS FAVORABLE AUX

DEMANDES DE PERMIS D'AMENAGER

SUR LES COMMUNES DE VEZAC ET CASTELNAU LA CHAPELLE

Fait à Bergerac, le 20 novembre 2017

le président de la commission d'enquête

Jean Marc DIVINA

les membres titulaires

Michel PIERRE

Georges ROUSSEAU