

Département de la Dordogne

Communes de

Beynac-et-Cazenac
Castelnaud-La-Chapelle
Saint-Vincent-de-Cosse
Vézac

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

relative à création d'une boucle multimodale
d'accès aux deux rives de la Vallée de la Dordogne
(demandes d'autorisation environnementale, permis d'aménager
sur les communes de Castelnaud-la-Chapelle et de Vézac)

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉS



SOMMAIRE*

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ de la Commission d'Enquête

I. Modalités de l'enquête publique	2	
Publicité légale	2	
Expression libre	3	
II. Déroulement de l'enquête	3	
Permanences	4	
Visites des lieux	4	
Participation du public	4	
III. Contexte du projet	6	
Contexte local	6	
Contexte environnemental	7	
IV. Analyse du projet	8	
1. Objectifs du projet	8	
2. Légitimité juridique du projet	9	
3. Critères d'Intérêt Public Majeur	11	
4. PPA et MRAe	14	
5. Concertation	18	
Conclusions	19	
1. Avis défavorables	19	
2. Avis favorables	20	
3. Analyse bilancielle	24	
AVIS de la COMMISSION d'ENQUÊTE projet DAE	28	
AVIS de la COMMISSION d'ENQUÊTE PA VÉZAC	31	
AVIS de la COMMISSION d'ENQUÊTE PA CASTELNAUD	33	

*imprimé recto-verso pour des raisons environnementales

CONCLUSIONS et AVIS MOTIVÉ


I. Modalités de l'enquête publique :

L'enquête avait pour objet de présenter au public, en vue de recueillir ses observations, le projet de demande d'autorisation environnementale relatif à la création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Vallée de la Dordogne au cœur du triangle d'or les Milandes ; Castelnaud-la-Chapelle ; Marqueyssac ; Beynac-et-Cazenac pour de nouvelles mobilités sécurisées et également les demandes de deux permis d'aménager sur les communes de Castelnaud-la-Chapelle et de Vézac.

Une commission d'Enquête composée de 3 commissaires enquêteurs avait été désignée à cet effet par ordonnance n° E24000048/33 de M. le Président du Tribunal Administratif de Bordeaux, en date du 12 juin 2024.

L'enquête publique relative à cette demande, s'est déroulée du 09 juillet 2024 au 09 août 2024 à douze heures, selon les modalités de l'arrêté n° BE-2024-06-05, en date du 20 juin 2024 de M. le préfet de la Dordogne.

L'information du public a été diffusée par plusieurs canaux :

 **Une publicité légale** initiée par l'Autorité Organisatrice (Préfecture de la Dordogne) qui s'est traduite par :

- La publication de deux avis en rubrique « annonces légales » des quotidiens Sud-Ouest et La Dordogne Libre, en date des 22 juin et 12 juillet 2024 ;
- L'affichage de l'arrêté préfectoral dans chacune des 4 mairies concernées par le projet, dans les conditions réglementaires ;
- L'affichage d'un **avis d'enquête publique** réglementaire sur le site du projet, visible et lisible depuis les voies publiques à l'aide d'affiches répondant au format décrit dans l'arrêté du 24 avril 2012 ;
- L'affichage des modalités sur le site internet de la Préfecture de la Dordogne ;

- L'affichage de cet avis d'enquête publique sur le registre dématérialisé.

✚ Elle a été relayée par **diverses formes d'expressions libres** :

- Tels des articles de presse, en grand nombre, rappelant les modalités de l'enquête, ou se faisant l'écho du déroulement de celle-ci (notamment rappel des dates de tenue de permanences) ;
- Émission de radio (France Bleu Périgord) ;
- Reportages télévisés (FR3 Nouvelle Aquitaine) ;
- Articles sur certains réseaux sociaux ;
- Sites d'associations d'opposants au projet ;
- Etc.

Le public a, ainsi, été très bien informé des modalités de l'enquête : dates, durée, lieux et horaires des permanences, des lieux de mise à disposition des registres d'enquête format « papier » (mairies de Beynac-et-Cazenac, Castelnaud-la-Chapelle, Saint-Vincent-de-Cosse, et Vézac), sur le site de la préfecture de la Dordogne et du registre dématérialisé.

II. Déroulement de l'enquête :

Un dossier de présentation du projet, règlementairement constitué, et très volumineux, composé de 4.655 pages (conditionné dans des colis cartonnés) a été déposé dans chacune de ces 4 mairies, dès avant l'ouverture de l'enquête. Son format numérique était également disponible et consultable sur le site du registre dématérialisé.

Un registre d'enquête a été tenu à la disposition du public :

- En mairie de Beynac-et-Cazenac, siège de l'enquête publique, ainsi que dans les 3 autres mairies de Castelnaud-la-Chapelle, Saint-Vincent-de-Cosse et Vézac ;
- En forme dématérialisée à l'adresse : <https://www.registre-dematerialise.fr/5487>
- Par ailleurs, le public pouvait également adresser ses observations par voie électronique sur une adresse courriel dédiée : enquete-publique-5487@registre-dematerialise.fr ;
- Par courrier postal adressé au Président de la commission d'enquête au siège de celle-ci.

Les personnes désireuses de prendre connaissance du dossier d'enquête et/ou de déposer des observations ont pu avoir accès aux documents :

- Soit par une consultation électronique permettant un téléchargement (il a été enregistré 6.003 téléchargements de pièces du dossier) ;

- Soit en consultant les documents « papier » dans les 4 mairies dépositaires du dossier.

Il est à noter que le site a enregistré 19.033 visiteurs qui ont consulté le dossier numérique.

Les permanences :

Conformément aux prescriptions de l'arrêté préfectoral, la commission d'enquête a tenu 10 permanences dans les 4 mairies concernées par le projet.

Au cours de ces permanences la commission a reçu ou renseigné 52 personnes, la plupart déposant des observations écrites, soit sur un des registres, ou produisant un document écrit à annexer aux registres. Par ailleurs, la commission d'enquête a enregistré 16 observations orales.

Visites des lieux

Les membres de la commission d'enquête ont procédé, à plusieurs reprises, à des visites des lieux prévus pour la réalisation du projet, afin de prendre la mesure visuelle de son occupation spatiale et des travaux de génie civil nécessaires à la construction. La première était accompagnée de représentants du porteur du projet, les suivantes, par l'ensemble de la commission d'enquête, ou seulement certains de ses membres, afin d'apprécier la pertinence des éléments développés dans le dossier de présentation, notamment des dangers potentiels, et aussi, de mettre en perspective certaines observations du public, et de mieux les comprendre ou les analyser.

Ces visites des lieux ont, ainsi, apporté à la commission, une appréciation suffisante des différents lieux ou sites, et lui ont permis une mise en perspective objective du contenu de certaines observations du public avec les données contenues dans le dossier.

La participation du public :

Un public particulièrement nombreux a participé à cette enquête en formulant une multitude d'observations, selon les possibilités d'expression qui lui étaient ouvertes :

- Sur **les registres d'enquête** :
 - En mairie de Beynac-et-Cazenac : 35 observations ;
 - En mairie de Castelnaud-la-Chapelle : 23 observations ;
 - En mairie de Saint-Vincent-de-Cosse : 19 observations ;
 - En mairie de Vézac : 23 observations.
- Par remise ou envoi de **courriers** :
 - Annexés au registre d'enquête de Beynac-et-Cazenac : 50 documents ;
 - Annexés au registre d'enquête de Castelnaud-la-Chapelle : 4 documents ;

- Annexés au registre d'enquête de Saint-Vincent-de-Cosse : 0 document ;
- Annexés au registre d'enquête de Vézac : 8 documents.

Soit un total de 162 observations, contenues dans ces registres, auxquels il convient de prendre en considération 16 observations orales, soit un total de 178 observations.

- Par enregistrement **d'observations électroniques** :
 - Sur le registre dématérialisé : 3.694 observations dont 93 courriels à l'adresse dédiée à cet effet (et importés dans le registre dématérialisé) ;
 - Auxquelles il convient d'ajouter 93 documents joints.

C'est donc **un total de 3.945 observations** qui ont été enregistrées au cours de l'enquête publique, sur lesquelles la commission a recensé 3.016 **avis clairement exprimés** (déduction faite des « doublons », des observations modérées, celles « hors sujet ou divers ») totalisant une prise de position sur **6.481 arguments**.

Parmi ceux-ci, on recense divers groupements, organismes et associations qui ont participé à l'enquête, au rang desquels les plus actifs ont fédéré un grand nombre d'adhérents ou de sympathisants qui ont généré la production d'une majorité des observations en opposition au projet :

- La Sepanso ;
- L'Association « Sauvons la Vallée de la Dordogne » (ASVD) ;
- Le collectif de la Dordogne ;
- Association de Défense de l'Intérêt Général de la Dordogne (DIGD) ;
- Vive la Forêt ;

Ont également participé à l'enquête des collectivités territoriales de l'ensemble du département qui se sont positionnées unanimement en faveur du projet, ainsi qu'un grand nombre de Conseils Départementaux extérieurs à la Dordogne et de personnalités renommées (notamment un ancien Président de la République, des anciens Ministres ou encore des Conseillers d'État Honoraire, etc.).

Afin d'approcher au mieux le sens des avis formulés par le public, il a été dénombré les avis favorables au projet, au nombre de 1.631, (soit 54 % des avis exprimés), les autres étant des avis défavorables. Il est à noter une forte incidence des avis favorables émanant des résidents du département de la Dordogne (76,34 % des avis non anonymes exprimés). A contrario une majorité des avis défavorables exprimés de façon non anonyme étaient de provenance extérieure au département (67,64 %).

Le public s'est donc fortement mobilisé au cours de cette enquête publique. La commission d'enquête a dégagé différents thèmes récurrents pour lesquels elle a classé et analysé les arguments

les plus représentatifs dans le présent rapport et qui ont fait l'objet d'une notification au Maître d'ouvrage dans le cadre d'un Procès-Verbal de synthèse des observations.

Thématiques (Registre dématérialisé + Emails)	Nombre d'arguments		Totaux
	Registre dématérialisé	Registres « papier »	
Circulation	1.124	88	1.212
Sécurité - falaises	1.006	90	1.096
Finance	759	72	831
Environnement	717	68	785
Justice	498	41	539
Économie-Tourisme	525	14	539
Paysage-patrimoine	341	44	385
Intérêt général	249	37	286
Ferroviaire	176	59	235
Santé	131	32	163
Hors sujets -divers	405	5	410
Total	5.931	550	6.481

Arguments des observations classés par thèmes

III. Contexte du projet :

Contexte local

La Dordogne est une destination touristique de premier plan, qui attire chaque année 3 millions de touristes. Le secteur du tourisme représente 22% de l'économie départementale. Avec une nature préservée, la Dordogne est aussi riche d'un patrimoine préhistorique, historique et culturel exceptionnel. La Vallée de la Dordogne, en Périgord Noir, est la zone la plus fréquentée du département et, en son sein, le « Triangle d'Or » composé des 7 communes au sud de Sarlat, labellisées « Site majeur d'Aquitaine » depuis 2010, grâce à son patrimoine bâti et naturel. Au cœur de ce triangle d'Or, 4 châteaux remarquables (Les Milandes, Castelnaud, Marqueyssac et Beynac) attirent un public de plus en plus nombreux. Cette fréquentation (plus de 800 000 visiteurs annuels) est appelée à croître dans les années à venir, compte tenu des aménagements et offres complémentaires réalisés et à venir par les propriétaires et gestionnaires des sites.

Or, les conditions de desserte et d'accessibilité de ces sites, déjà inadaptées aux véhicules de livraison et aux cars de tourisme, se sont dégradées et participent à des difficultés déjà récurrentes à la traversée de plusieurs villages, notamment ceux de Beynac et La Roque Gageac. Ils ne permettent pas non plus de répondre à la demande grandissante de « slow tourisme ».

En effet, le développement du cyclotourisme est patent et la région Nouvelle-Aquitaine, avec le département et les EPCI participent déjà à un maillage et une offre touristique avec trois vélo routes voies vertes (V92, V90 et V91) inscrites au Schéma national et deux supplémentaires inscrites au schéma régional (La Voie du Céou, la Vallée Vézère en cours d'études). La V91, reliant Libourne à Souillac, sur 240 km, est interrompue au niveau des secteurs du Pech et de Beynac, par la difficulté de franchissement de la Dordogne.

Les infrastructures actuelles ne garantissent pas la sécurité et la santé publique des habitants et des touristes. En effet, la D703, section de l'axe routier reliant Bordeaux à Souillac, est caractérisée par son étroitesse dans le tronçon traversant Beynac-et-Cazenac, et, au-delà de cet aspect, par sa proximité avec une paroi rocheuse abrupte, des murets situés le long de la Dordogne et des bâtiments la bordant. Le passage sous la voie ferrée, à la sortie Est de Beynac, n'est pas adapté au gabarit des poids lourds et ne permet pas leur croisement, ni celui des campings cars, en raison de la largeur insuffisante de l'ouvrage et du virage de la route.

L'ensemble de ces éléments concourt à exposer les habitants et les touristes à des risques forts en termes de sécurité (risques d'accidents, difficultés d'évacuation et d'accès des secours, risques d'éboulements) et de santé (pollution atmosphérique et sonore).

La traversée de Beynac (commune de 546 habitants) est cependant nécessaire pour relier les pôles d'activité de Bergerac et de Sarlat, aucun itinéraire alternatif existant sur ce territoire compte tenu de réseaux ferroviaires et routiers peu développés. De ce fait, la desserte des deux rives de la Dordogne est, elle aussi, déséquilibrée, la rive gauche (secteur des Milandes et de Castelnaud-la-Chapelle) souffrant de l'insuffisance des structures routières et de l'éloignement des traversées de la rivière. Cet enclavement nuit au développement économique et social de la rive gauche.

Contexte environnemental

- La renommée du Triangle d'Or est en large partie due à son insertion dans un écrin naturel d'exception, dans lesquels la Dordogne joue un rôle majeur. Au plus fort de la saison touristique, plus de 10 000 personnes fréquentent les bords de la rivière.
- C'est aussi un site de première importance en termes de biodiversité. Le bassin de la Dordogne a été classé réserve de biosphère par l'UNESCO en 2012. C'est un des 16 réserves de biosphère en France. L'objectif de ce classement est de préserver les milieux riches en biodiversité et de réhabiliter ceux qui ont été dégradés par les activités humaines.
- Toute la zone classée s'articule autour de la Dordogne et de ses 483 kilomètres, depuis le puy de Sancy et dans sa traversée de six départements avant son arrivée dans l'estuaire de la Gironde. Par sa superficie de 24.000 km², cette réserve de biosphère est la plus vaste de France. Elle englobe plus de 1.400 communes différentes dans lesquelles vivent à l'année 1,2 million de personnes. La rivière Dordogne sert bien entendu de fil rouge et ce sont toutes les zones qu'elle alimente en eau qui font partie de la zone classée par l'UNESCO. Cela concerne également ses affluents, comme la Maronne, la Vézère ou encore la Cère.
- Le triangle d'Or est également concerné par deux sites NATURA 2000¹ :
 - Le site « La Dordogne » (5685 ha), correspondant au cours d'eau éponyme, dans les limites des départements de la Gironde et de la Dordogne ;
 - Le site « Les coteaux calcaires de la vallée de la Dordogne » (3686 ha)

¹NATURA 2000 : Natura 2000 est un ensemble de sites désignés pour protéger les habitats et espèces les plus représentatifs de la biodiversité européenne. Il vise une gestion équilibrée et durable des espaces, en tenant compte des enjeux économiques et sociaux.

IV. Analyse du projet :

1. Objectifs du projet :

La boucle multimodale s'appuie sur plusieurs types d'aménagement :

- Des aménagements favorisant le report modal vers les modes doux, afin de développer de nouvelles mobilités sécurisées jusqu'aux châteaux des Milandes, de Castelnaud-la-Chapelle, de Marqueyssac et de Beynac ;
- La mise en place d'une voie dédiée aux mobilités douces sur la RD 703, depuis Monrecour et jusqu'en sortie de Beynac, et d'un sens unique de circulation routière d'Est en Ouest, durant la période estivale (juillet/août) afin d'éviter tous conflits d'usages et favoriser les déplacements en modes doux à travers tout le « Triangle d'Or ».

Pour ce faire, de nouvelles infrastructures sont nécessaires au projet et peuvent se résumer comme suit :

- Deux franchissements de la Dordogne entre ses deux rives, à proximité et dans l'axe des ponts SNCF existants (pont du Pech, à l'Ouest, pont de Fayrac à l'Est) et un franchissement de la ligne ferroviaire Libourne/Sarlat ;
- Une nouvelle voie routière de 3,2 km de long qui se développe en rive droite et en rive gauche, qui longe la voie de chemin de fer existante, qui évite les bourgs de Beynac et de Castelnaud-la-Chapelle et qui se connecte à l'actuelle voie de la vallée à l'Ouest au niveau d'un giratoire à Monrecour, et à l'Est au lieu-dit Grange des Vergnes, objet des deux demandes de permis d'aménager.

4.1. Alternatives décarbonées :

Sont intégrés à ces infrastructures :

- Les aménagements paysagers pour l'insertion du projet ;
- La remise en fonction de la gare de Fayrac favorisant le report modal vers un mode de déplacement décarboné et favorisant l'accès aux châteaux du « Triangle d'Or » dans le respect de l'environnement et en l'absence de nuisances sonores.

4.2. La multimodalité :

Une voie indépendante dédiée aux modes doux et permettant d'assurer la continuité des itinéraires cyclables inscrits au schéma national (V91), sur une longueur totale de 5 km.

Cette voie se développe à proximité de la nouvelle voie routière, et permet de créer une nouvelle liaison dédiée aux mobilités douces entre la RD 703 à Monrecour à l'ouest et la RD 57 à l'Ouest de Vézac. Elle permet également de constituer la continuité de la vélo-route V91 en cours de réalisation, dont le tracé est interrompu à l'ouest en rive droite de la Dordogne, au pied de l'ouvrage SNCF, et à l'Est en rive droite de la Dordogne, au pied de l'ouvrage d'art SNCF de Fayrac.

4.3. Ses caractéristiques :

Les Conseils municipaux de Beynac-et-Cazenac ainsi que celui de Castelnaud-la-Chapelle ont approuvé les caractéristiques du plan de circulation lié au projet pour le mettre en œuvre dès lors que le nouveau projet global de circulation par le Département sera autorisé par les autorités compétentes.

Le projet répond aux impératifs d'organisation des flux de circulation de la Vallée de la Dordogne au cœur du « Triangle d'Or » du Périgord Noir en assurant l'évitement des zones dangereuses de falaises, de sécuriser et faciliter la desserte des sites remarquables du secteur et d'apaiser l'accès aux sites, en développant des modes doux en sécurisant la circulation de leurs usagers.

2. La légitimité du projet :

2.1. : sur la contestation de légitimité :

Un des arguments majeurs de la contestation de ce projet par ses opposants consiste à considérer qu'un ancien projet a été frappé d'une décision de justice annulant l'autorisation qui en avait permis sa réalisation, et qu'en raison de « l'autorité de la chose jugée », celui-ci ne pourrait prospérer.

Dès lors la question de la légitimité du projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du « Triangle d'Or » les Milandes – Castelnaud-la-Chapelle – Marqueyssac – Beynac-et-Cazenac, pour de nouvelles mobilités sécurisées, s'est posée à la commission d'enquête.

Elle a donc dû procéder à l'analyse fine de cet argument. De celle-ci il ressort :

- ✚ Que le projet frappé d'annulation avait été autorisé par Mme la préfète de la Dordogne suivant son arrêté en date du 28 janvier 2018 (n° DDT/SEER/2018/003) ;
- ✚ Qu'il portait autorisation unique au titre de l'article L 214-3 du Code de l'Environnement concernant les travaux de contournement du Bourg de Beynac-et-Cazenac, sur le territoire des communes de Castelnaud-la-Chapelle, Vézac et Saint Vincent-de-Cosse.

Cet arrêté préfectoral avait pour objectif de permettre la réalisation d'une déviation pour améliorer les conditions de circulation, surtout en période estivale, en supprimant la circulation de transit ainsi que les problèmes de congestion et de sécurité liées à la traversée du Bourg de Beynac-et-Cazenac.

Il convient de déterminer, précisément, les objectifs recherchés par le projet de boucle multimodale. En effet, sur un plan strictement juridique, il apparaît que « l'autorité de la chose jugée » *n'a lieu qu'à l'égard de ce qui fait l'objet du jugement* selon les termes de l'article 1355 du Code Civil), et selon la triple identité » de cause², d'objet, et de parties.

² Article 1355 modifié par l'ordonnance n° 2016-131 du 10 février 2016 (article 4) : L'autorité de la chose jugée n'a lieu qu'à l'égard de ce qui a fait l'objet du jugement. Il faut que la chose demandée soit la même ; que la demande soit fondée sur la même cause ; que la demande soit entre les mêmes parties, et formée par elles et contre elles en la même qualité.

Le présent projet a porté à la connaissance du public plusieurs objectifs différents qu'il est possible de résumer en :

- ✚ La limitation des émissions « carbone » par la mise en place d'un report de divers modes de circulation :
 - La réduction de l'usage de la voiture ;
 - La réouverture de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac ;
 - L'encouragement et la facilitation des « modes de déplacement doux » (à pied, à vélo, par des moyens mécaniques décarbonés -navette électrique notamment-) ;
- ✚ L'adoption d'un plan de circulation ayant pour finalité :
 - La sécurisation de la traversée des bourgs, notamment celui de Beynac-et-Cazenac pour empêcher les blocages inhérents à l'impossibilité de croisement dans ce bourg en raison de l'étroitesse de la voie de circulation ;
 - De faciliter et de sécuriser la desserte des différents sites patrimoniaux du « Triangle d'Or » ;
 - D'éviter le passage dans les zones à risque d'effondrement des falaises pour une majorité du trafic ;
 - La promotion et le développement des « mobilités douces » pour les différentes catégories d'utilisateurs (habitants, travailleurs, touristes) ;
- ✚ La réalisation d'une infrastructure suivant le tracé de la voie ferrée Bergerac-Sarlat et intégrant des aménagements paysagers pour l'insertion du projet, afin, notamment :
 - D'assurer la continuité du trafic routier de la « voie de la Vallée de la Dordogne » en supprimant le point noir de Beynac-et-Cazenac ;
 - De favoriser une nouvelle accessibilité aux territoires et aux sites touristiques en plein développement, particulièrement situés en rive gauche de la Dordogne et actuellement enclavés.

2.2. : sur le changement de circonstance :

Ces changements ne peuvent pas être considérés comme un élément nouveau s'appliquant à un projet ancien. Il apparaît que l'ensemble de ces objectifs constituent autant d'éléments nouveaux comparativement à celui qui a été censuré par le juge administratif.

De fait, ils constituent une création nouvelle et récente dans le cadre de l'instruction d'un projet novateur dont l'ensemble des composantes diffèrent totalement de celles visées par l'arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Bordeaux du 10 décembre 2019, qui a annulé l'autorisation préfectorale d'un précédent projet, en ce qu'il :

- ✚ Se décline comme promoteur d'un véritable échange multimodal aménagé autour de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac pour répondre aux besoins du développement touristique et à ceux des habitants en favorisant les modes de déplacement doux, et non plus comme portant uniquement sur un aspect routier ;
- ✚ A pour objectif de réorganiser toutes les circulations dans tout le secteur du « Triangle d'Or » et pas simplement focalisé sur la traversée de Beynac-et-Cazenac ;
- ✚ Pérennisera ses effets toute l'année et pas simplement en saison estivale ;
- ✚ Interdira l'emprunt de certaines voies de circulation aux poids lourds traversant les bourgs en lieu et place de l'alternative d'emprunter un autre itinéraire ;
- ✚ Permettra, nouvellement, la desserte directe du site des Milandes, en pleine expansion depuis la « Panthéonisation » de Joséphine Baker ;
- ✚ Résoudra les problèmes liés à l'impossibilité de croisement des véhicules de large gabarit (bus scolaires notamment) améliorant ainsi la sécurité, et favorisant l'intervention des secours en tous genres, ce qu'aucun autre projet n'avait initié.

L'ensemble de ces motifs, constituent un changement de circonstance. En conséquence la notion « d'autorité de la chose jugée » ne saurait lui être applicable.

2.3. : les effets de cette légitimité :

Le Maître d'ouvrage prévoit une réutilisation d'éléments déjà construits et qui ne seraient pas démolis à la date où ce projet pourrait recevoir une autorisation administrative. Cette réutilisation qui pourrait être considérée comme s'inscrivant dans les dispositions de la loi 2015-992 du 17 août 2015, prônant le réemploi des matériaux pour la construction et l'entretien routier, aurait également comme avantages :

- ✚ D'éviter tout impact sur l'environnement et plus particulièrement sur la flore et la faune aquatique nouvellement accoutumée à la présence d'ouvrages dans le lit de la Dordogne ;
- ✚ De réduire considérablement le montant de l'investissement nécessaire à la réalisation de ce projet.

3. Les critères relatifs à la notion de « raisons impératives d'Intérêt Public Majeur » :

Dans ses « attendus » la Cour Administrative d'Appel de Bordeaux a confirmé l'annulation de l'arrêté préfectoral, en date du 28 janvier 2018 (n° DDT/SEER/2018/003), de Mme la préfète de la Dordogne, portant autorisation d'un précédent projet. Cet arrêté a été jugé illégal car le projet ne répondait pas à des raisons impératives d'intérêt public majeur et portait atteinte à des espèces protégées sans solution alternative satisfaisante.

3.1. Source de la notion de « raisons impératives d'intérêt public majeur » :

En droit de l'Union Européenne la directive « Habitats » (n° 92/43/CEE en date du 21 mai 1992) a pour objectif de contribuer à assurer la biodiversité par la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage sur le territoire européen des états membres.

La transposition de cette directive dans le droit national par la loi 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature se retrouve à l'article L 411-1 du Code de l'Environnement³. Par la suite le Conseil d'État a reconnu la possibilité de dérogation également intégré dans le Code de l'Environnement (article L 411-2) qui énonce les conditions requises à l'octroi d'une telle dérogation.

3.2. Conditions d'octroi d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces ou de leurs habitats :

La règle générale est l'interdiction de destruction ou la perturbation d'espèces animales concernées ou la dégradation de leurs habitats. Toutefois, et selon une évolution récente de la jurisprudence du Conseil d'État (avis n° 463563 du 9 décembre 2022), l'autorité administrative peut déroger à ces interdictions sous trois conditions cumulatives :

- ✚ Une absence de solution alternative satisfaisante ;
- ✚ De ne pas nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ;
- ✚ Justifier d'un des motifs limitativement énumérés, dont l'existence d'une « raison impérative d'intérêt public majeur ».

3.3. Le projet face à l'octroi d'une dérogation :

Il y a donc lieu de mettre le présent projet en perspective à cette législation sur ces trois conditions cumulatives :

- Sur l'absence de solution alternative satisfaisante :

3 ARTICLE L411-1 MODIFIÉ PAR LA LOI N°2016-1087 DU 8 AOUT 2016 - ART. 149 (V)

I. - Lorsqu'un intérêt scientifique particulier, le rôle essentiel dans l'écosystème ou les nécessités de la préservation du patrimoine naturel justifient la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, sont interdits :

1° La destruction ou l'enlèvement des oeufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ;

2° La destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel ;

3° La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces ;

4° La destruction, l'altération ou la dégradation des sites d'intérêt géologique, notamment les cavités souterraines naturelles ou artificielles, ainsi que le prélèvement, la destruction ou la dégradation de fossiles, minéraux et concrétions présents sur ces sites ;

5° La pose de poteaux téléphoniques et de poteaux de filets paravalanches et anti-éboulement creux et non bouchés.

II. - Les interdictions de détention édictées en application du 1°, du 2° ou du 4° du I ne portent pas sur les spécimens détenus régulièrement lors de l'entrée en vigueur de l'interdiction relative à l'espèce à laquelle ils appartiennent.

Après études, le Conseil Départemental conclut que le projet de boucle multimodale, pris dans son ensemble, présente les meilleurs effets sur l'environnement et le développement durable, (Cf. § IV en *supra*), ce qu'il a réaffirmé dans son mémoire en réponse aux questions de la commission d'enquête (Cf. pages 37 et 38) ;

- Sur l'absence de nuisances au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle :

En s'appuyant sur un rapport d'expertise établi en 2019 par la Société d'Études et de Gestion de l'Environnement et des Déchets (SEGED), d'une part, et d'un nouvel inventaire faune/flore/habitat établi en 2021 par le bureau d'études EGIS EAU, et aux études compilées dans le dossier soumis à l'enquête, d'autre part, le Maître d'ouvrage considère que ce projet ne nuit pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle. Il estime, au contraire, que les mesures compensatoires mises en œuvre et intégrées dans le dossier ne pourront qu'enrichir la biodiversité, notamment par :

- ✚ La restauration de bras mort dans la rivière Dordogne ;
 - ✚ La plantations d'espèces végétales locales en lieu et place d'espèces invasives ;
 - ✚ L'organisation et la favorisation d'une continuité écologique ;
 - ✚ La création ou la réorganisation d'habitats dédiées pour des espèces protégées.
- Sur la réponse à la notion de « raisons impératives d'intérêt public majeur » :

Il a été rappelé dans le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage qu'un ancien projet connu sous la dénomination de « contournement de Beynac » ou bien encore de « déviation de Beynac » n'avait pour unique objectif que des motifs socio-économiques. A l'inverse la présente enquête publique a présenté un projet de boucle multimodale qui répond à des raisons de :

- ✚ Sécurité publique : en réduisant de façon drastique les temps d'intervention des services de secours et en améliorant ces conditions d'intervention ce qui constitue un réel gain en termes de pronostic vital et limite « la perte de chance » pour les victimes (Cf. rapport du SDIS 24 annexé au mémoire en réponse), et également en évitant possiblement les risques liés aux éboulements de falaises ;
- ✚ Santé publique : par la baisse des pollutions hydrauliques, la réduction des pollutions atmosphériques, la diminution des nuisances sonores, la réduction des émissions de gaz à effet de serre etc. ;
- ✚ Lutte contre le réchauffement climatique en raison du développement des déplacements doux centrés autour de la nouvelle desserte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac, toute l'année, ainsi que la préservation de la biodiversité et du patrimoine ;
- ✚ Sociales et économiques par le désenclavement de la rive gauche de la Dordogne, de la facilitation d'accès aux différents sites touristiques dont la fréquentation est en hausse constante.

Le présent projet répond à l'ensemble des raisons impératives d'intérêt public majeur relatées ci-dessus.

4. PPA et MRAe

4.1. PPA + services de l'État

Pour la plupart ils ont émis des avis favorables, parfois assortis de réserves ou de recommandations, que ce soit dans le cadre de l'instruction de l'autorisation environnementale ou bien dans celui de l'instruction des permis d'aménager de Castelnaud-la-Chapelle et de Vézac.

Les tableaux ci-dessous en présentent un récapitulatif de ces avis :

PPA consultées (autorisation environnementale)	Avis général / observations	Date de l'avis
Commune de Beynac	(Très) Favorable	15/05/2024
Commune de Castelnaud-la-Chapelle (avis du maire)	Favorable	23/04/2024
Conseil municipal de Castelnaud-la-Chapelle	Favorable	04/06 :2024
Commune de Saint-Vincent-de-Cosse	Pas d'avis	
Commune de Vézac (avis du maire)	Favorable	05/04/2024
Conseil municipal de Vézac	Favorable	08/12/2023
ONF	Aucune parcelle ne relève du régime forestier	21/06/2024
Fédération de Canoë	Favorable	08/04/2024
Fédération de la pêche et protection du milieu aquatique	(Très) Favorable	09/04/2024
EPIDOR	Favorable	Pas de date
DRAC	Nécessité de fouille préventive	25/03/2024
CC Sarlat-Périgord-Noir	Favorable	11/06/2024
ARS	Favorable avec réserves	27/0/2024
ABF	Pas d'observation	21/03/2024
OFB	Réponse du CD24 (24/05/2024)	17/04/2024
CNPN	Favorable sous conditions	28/06/2024

PPA consultées (permis d'aménager)	Avis général	Dates de l'avis
Castelnaud-la-Chapelle		
CC Sarlat-Périgord-Noir	Favorable	12/06/2024
Mairie de Castelnaud	Favorable	07/02/2024
Mairie de Beynac	Favorable	22/04/2024
DRAC	Favorable	21/03/2024
CDEDD		12/04/2024

ABF	Favorable	09/04/2024
Vézac		
Saint-Vincent-de-Cosse	Aucun	12/06/2024
CC Sarlat-Périgord-Noir	Favorable	12/06/2024
CC Domme-Villefranche	Aucune remarque	12/06/2024
Castelnaud-la-Chapelle	Favorable	04/06/2024
Beynac-et-Cazenac	Favorable (très)	13/06/2024

4.2. Avis de la MRAe et réponse du Conseil Départemental

Dans son avis, l'Autorité environnementale (MRAe) avait émis un certain nombre d'observations, soit sous forme de recommandation ou de demande de précisions, auxquelles le Maître d'ouvrage à apporter les réponses correspondantes :

Recommandations	Pages	Réponse du Maître d'Ouvrage
Compléter le diagnostic présenté dans l'étude d'impact en intégrant l'ensemble du volet pédologique.	7	Les compléments sur le volet pédologique établis à la demande des services de l'Etat seront intégrés à l'étude d'impact qui sera transmise avant la mise à l'enquête publique du dossier
Présenter dans l'étude d'impact un tableau de synthèse rappelant pour chaque espèce ou groupe d'espèces les surfaces d'habitat impactées, les ratios de compensation proposés et les surfaces de compensation.	7	Le dossier CNPN a été modifié en ce sens et transmis par courrier du 18 avril 2024 dans le cadre de la réponse à la demande de compléments n°1.
Justifier les gains environnementaux attendus par les mesures proposées à partir de l'analyse de l'état initial des sites de compensation envisagés, de leurs fonctionnalités et des mesures de gestion à mettre en œuvre.	7	Les réponses aux demandes de compléments 1 et 2 par les services de l'Etat répondent à cette recommandation de la MRAe. Le dossier CNPN a été modifié et l'Etude d'impact sera réactualisée sur ce point avant mise à l'enquête publique
Compléter le tableau pour le secteur à enjeu au Sud (hauteur d'eau de 1,98 m).	9	Le tableau est complété pour le point d'enjeu n°6. La réponse à la demande de compléments n°1 des services de l'Etat répond à cette recommandation.
Préciser la manière dont les effets du changement climatique sur le nombre et l'intensité des événements météorologiques ont été pris en compte.	9	Une présentation des projections climatiques disponibles, permettant de caractériser l'augmentation des événements extrêmes, en particulier pluvieux, sera ajoutée dans l'étude d'impact.
Analyser les conséquences du projet en termes d'évacuation des personnes concernées et de préservation des biens.	9	Le projet ne modifie pas la classe d'enjeux liées au risque d'inondation et n'impacte pas de nouvelles habitations, autres que

		celles déjà identifiées au PPRi. En conséquence, le projet n'augmente pas le nombre de personnes exposées au risque inondation. Le plan d'évacuation et de gestion de crise s'applique donc dans les mêmes conditions qu'actuellement et sans réalisation du projet.
Détailler les modalités de contrôle et de suivi dans le temps des différents dispositifs (assainissement, ouvrage de franchissement, etc.).	10	L'entretien courant des dispositifs d'assainissement sera effectué conformément aux préconisations du Guide pratique établi par le Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes 1996. De surcroît, un 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.
Préciser les effets du projet sur les exploitations agricoles concernées, les mesures qui auraient, le cas échéant été prises à cet égard et de préciser l'impact environnemental qui en découlerait.	10	La page 41 de l'Étude d'impact traite des impacts et mesures sur les exploitations agricoles. De surcroît, les surfaces ne sont plus cultivées depuis plus de 5 ans puisqu'elles ont été acquises par le Département majoritairement avant 2010. Les exploitations se sont donc adaptées et maintenues sur les surfaces agricoles restantes. Les mesures prises (indemnisation des exploitants, maintien des accès existants et de l'irrigation des terres) ont permis de limiter l'impact environnemental du projet.
Préciser la manière dont l'effet d'aubaine a été pris en compte dans les hypothèses de modélisation.	11	Il n'y aura pas d'effet d'aubaine. Le Département dispose de comptages depuis 20 ans qui montrent que le trafic global est resté stable sur la période sur la RD 703 sur le secteur de Beynac. La nouvelle voie routière, en délestant du trafic de transit la section de la RD 703 traversant Beynac et passant sous les falaises instables, offre de plus une double desserte et le désenclavement des territoires de rive gauche du « Triangle d'Or ».
Présenter une synthèse de l'accidentologie permettant de caractériser l'insécurité	11	L'aménagement de la traversée de Beynac par la Commune a été finalisé en décembre

<p>routière en traversée du bourg, sur une période suffisamment importante pour permettre de mesurer l'efficacité des aménagements déjà réalisés et les gains attendus de ceux prévus, pour limiter les risques routiers.</p>		<p>2020. Les accidents survenus après cette date sont présentés dans le dossier. L'aménagement de la traversée de Beynac ne résout pas l'ensemble des facteurs d'insécurité comme l'expose notamment la pièce H du dossier CNPN page 17 et suivantes qui présente les risques d'insécurité avérés et des conditions de santé publique non assurées sur le « Triangle d'Or » en l'état des infrastructures actuelles. Un audit de sécurité réalisé postérieurement à l'aménagement de la traverse par la commune de Beynac attestent de ces difficultés qui constituent des risques d'accidentologie.</p>
<p>Intégrer dans le bilan des GES, les émissions en phase travaux, en prenant en compte les éléments du guide méthodologique du Ministère de la Transition écologique de 2022.</p>	<p>12</p>	<p>Le bilan d'émission des GES correspondant à la phase de réalisation des travaux sera ajouté à l'étude d'impact présentée en enquête publique, en se basant sur les volumes de matériaux utilisés pour les ouvrages, les volumes des terrassements et enfin les matériaux de production de la chaussée sur la section courante.</p>
<p>Préciser les effets du projet sur les perspectives de report modal tel qu'envisagé dans le PCAET et les incidences induites en matière d'émission de GES aux échelles pertinentes.</p>	<p>12</p>	<p>La ligne ferroviaire Sarlat-La-Canéda - Bergerac traverse la zone d'étude, sur le territoire au nord de la commune de Castelnaud-La-Chapelle. Cependant, les haltes de la zone d'étude ne sont plus desservies. La zone étant peu densément peuplée et manquant de connections routières, notamment entre la rive gauche et la rive droite de la Dordogne, le développement du réseau ferroviaire seul ne semble pas pertinent pour faciliter les mobilités à l'échelle départementale. Le projet de boucle des deux rives permettra ainsi, pour la période estivale : Un report vers le train, un report vers les navettes. Ces chiffres de report ne pourront qu'augmenter avec le temps et l'engouement des touristes pour les mobilités douces et sécurisées.</p>
<p>Indiquer si des projets alternatifs peuvent être envisagés, par exemple en misant sur le report modal ou d'autres aménagements.</p>	<p>13</p>	<p>Le projet vient en déduction de l'accessibilité automobile car il encourage le report modal en proposant des alternatives à la voiture que sont le train, la navette électrique, le vélo ou la marche à pied. Les piétons et cyclistes, usagers du</p>

		train ou des navettes électriques seront autant de conducteurs automobile potentiellement en moins.
Approfondir l'analyse de l'accidentologie observée, notamment la gravité et le type d'accidents constatés dans la traversée réaménagée, afin de mieux justifier les gains attendus, qui contribuent à justifier le projet présenté.	13	Les gains attendus en matière de sécurité routière ont été développés.

La commission d'enquête prend acte des réponse du Maître d'ouvrage.

5. Concertation préalable

Conformément à la législation, le bilan de la concertation préalable menée par les garants désignés par la CNDP⁴ a été intégré au dossier d'enquête publique.

Cette concertation avait été prescrite par le préfet de la Dordogne, le 21 juillet 2023, pour une durée de six semaines à l'échelle départementale, faisant suite à l'exercice du droit d'initiative⁵ des associations Patrimoine-Environnement, Sepanso Dordogne, Association de sauvegarde de la vallée de la Dordogne et les Communautés de communes Vallée de la Dordogne et Forêt de Bessède, d'une part, et Sarlat Périgord Noir, d'autre part.

L'association DIGD, également opposée au projet a, au contraire, mis en cause cet arrêté préfectoral et intenté une action en référé devant le Tribunal administratif de Bordeaux, le 17 septembre 2023, afin que soit ordonnée la suspension de l'exécution de la décision n°BE-2023-07-01 du préfet de la Dordogne. Le motif invoqué par l'association était « un doute sérieux et réel » sur la légalité de la décision préfectorale, celle-ci étant, de son point de vue insuffisamment motivée, d'une part, et entachée d'une erreur manifeste d'appréciation tirée du non-respect de la chose jugée.

Par décision du 20 septembre 2023, le juge des référés a rejeté la requête de la DIGD, estimant que l'arrêté préfectoral comportait les motifs de droit et de fait qui en constituent le support ; qu'il ne ressort pas des termes de l'arrêté, ni de la déclaration d'intention, que le projet... serait identique en tous points aux constructions dont la démolition a été ordonnée par les arrêts de la Cour Administrative de Bordeaux et, qu'en conséquence, l'arrêté préfectoral ne ressort ni d'une erreur manifeste d'appréciation, ni d'une méconnaissance de la chose jugée.

La concertation, menée par Brigitte FARGEVIELLE et Roland PEYLET, s'est donc déroulée du 28 septembre 2023 au 09 novembre 2023. Elle a permis la participation de 509 personnes aux différentes réunions organisées, le dépôt de 2.121 contributions sur les différents registres (dématérialisé, papier et cahiers d'acteurs), ce que les garants ont considéré comme une mobilisation du public « assez fournie ». Les 3 associations opposées au projet, qui avaient pourtant été demanderesses de cette concertation par l'exercice de leur droit d'initiative, n'y ont pas participé, officiellement, faisant de l'exécution de la « *décision de justice sur le contournement de Beynac* » un préalable à toute concertation.

⁴CNDP : Commission nationale du débat public

⁵ Droit d'initiative instauré par l'article L121-17 du Code de l'environnement

A l'issue de la concertation, les garants ont fait la synthèse des arguments exprimés et des nombreuses propositions ayant émergé. Ils ont également adressé au porteur de projet un certain nombre de recommandations :

- Liées aux questions posées par le public sur différents aspects du dossier et les explications et communication des critères de choix retenus et des modalités de réalisation ;
- Portant sur l'association du public au projet, tout au long de son exécution.

Conclusions

La commission d'enquête a constaté le bon déroulement de la présente enquête publique qui a fait l'objet d'une très large publicité, légale mais également par le truchement de nombreux articles de presse écrite, radiophonique et télévisée. Une partie du public, regroupé en associations, a elle-même contribué à cette publicité en publiant des articles sur ses sites Internet, voire en opérant des démarchages individuels afin de recueillir des avis à transmettre à la commission d'enquête (Cf. QR code affiché au château de Marqueyssac notamment). Ainsi le public a été bien informé de la tenue de cette enquête publique.

Un dossier de présentation, réglementairement constitué, a été mis à la disposition du public qui a pu prendre connaissance de son contenu, pendant toute la durée de l'enquête, soit du 09 juillet 2024 à 9 heures jusqu'au 09 août 2024 à 12 heures.

L'enquête a enregistré une très grande participation du public qui a pu s'exprimer librement. Cette forte participation a toujours été empreinte de respect et de sérénité à l'égard de la commission d'enquête lors des entretiens en « présentiel ». En revanche certains opposants au projet se sont manifestés, parfois de façon agressive sous couvert de l'anonymat que permettait le registre dématérialisé, tant à l'égard du Conseil Départemental de la Dordogne que d'autres intervenants, surtout lors des derniers jours de l'enquête.

Après avoir procédé à l'étude de ce dossier, à l'examen et l'analyse thématique de l'ensemble des observations, ainsi qu'avec la mise en perspective des avis des personnes publiques associées d'une part, et le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage d'autre part, il a été possible de dégager les orientations suivantes :

1. Défavorables au projet :

➤ Acceptabilité du projet :

La commission d'enquête a enregistré un très grand nombre d'observations (3.945 tous supports confondus) pendant toute la durée de cette enquête publique unique. Parmi celles-ci elle en a décompté 46 % défavorables au projet soit 1.385 sur les 3.016 clairement exprimés.

Les outils numériques disponibles pour analyser plus finement les origines de ces observations ont permis de dégager qu'une importante majorité de ces avis négatifs émanaient d'un public domicilié hors du département de la Dordogne.

Plusieurs associations ont très largement et activement participé à cette enquête publique en développant, au travers de multiples observations sur les différents supports prévus à cet effet, les motifs de leur opposition au projet. Le Maître d'ouvrage a répondu point par point à l'ensemble de ces associations dans son mémoire en réponse (Cf. annexe).

➤ **Motifs d'opposition au projet :**

Les principaux motifs d'opposition qui ont été enregistrés sont essentiellement liés à un ancien projet dont l'autorisation administrative a été annulée par la juridiction administrative. Le public a assimilé celui pour lequel la présente enquête publique a été conduite, avec les caractéristiques de cet ancien projet, estimant qu'il n'en n'était qu'une réplique.

Ce faisant ce public a dénoncé le non-respect de « l'autorité de la chose jugée » qui devait emporter la démolition d'éléments construits au moment de l'annulation de son autorisation, assortie d'une astreinte financière élevée à la charge du département de la Dordogne ainsi que le coût de cette démolition, augmentée des pénalités, à la charge de la collectivité.

Ces griefs ont été plus particulièrement développés par des associations d'opposants ou leurs représentants :

- Sepanso ;
- ASVD ;
- Collectif de la Dordogne ;
- DIGD ;
- Vive la forêt.

Compte tenu de ces antécédents, pour bon nombre d'opposants, la présentation de ce projet à l'enquête publique a suscité de vives oppositions.

2. Favorables au projet :

➤ **Les atouts du projet :**

L'analyse des 3.945 observations recueillies au cours de l'enquête ont développé 6.481 arguments, chaque observation émettant plusieurs idées. Celles-ci ont été regroupées en une dizaine de thèmes principaux, parmi lesquels il a été noté :

- ✚ Que le thème lié à la « circulation » représente 19 % des avis. Il regroupe essentiellement les griefs dus à l'importance du trafic automobile dans la traversée du bourg de Beynac-et-Cazenac et dénonce les difficultés de croisement notamment des véhicules de grand gabarit en raison de l'étroitesse de la chaussée.

Le projet sera de nature à éviter ces bouchons, notamment en période estivale et, en règle générale, à améliorer le trafic.

- ✚ Le thème de la « sécurité » s'applique à plusieurs aspects :

- La sécurité routière : la réduction attendue du trafic facilitera son écoulement.

Il diminuera les temps d'intervention des secours limitant ainsi la « perte de chance » pour les victimes ;

- Le trafic moins dense augmentera de façon significative la sécurité des déplacements en modes doux (à pied, à vélo, etc.) ;
- La diminution attendue du trafic au droit des falaises limitera également les vibrations génératrices de leur déstabilisation et possible effondrement sur la chaussée ;

En règle générale le projet permettra une meilleure sécurité pour l'ensemble des usagers.

✚ Une utilisation raisonnée des fonds publics :

- La réutilisation des infrastructures déjà construites (pour un montant de 21,3 M€ TTC) permettrait de n'investir que 23,92 M€ pour achever le projet ;
- La démolition des éléments construits imposerait un coût supplémentaire compris entre 7,2 M€ et 10,7 M€ s'ajoutant aux 21,3 M€ déjà investis soit une utilisation des fonds publics à concurrence de 28,5 M€ à 32 M€ à fonds perdus (Cf. mémoire en réponse du Maître d'ouvrage).

La commission d'enquête a pris acte de l'ordre de grandeur du coût du projet. Eu égard à l'origine départementale de son financement à l'aide de fonds publics, elle suggère de ne pas obérer sa trésorerie par un emploi d'une telle somme « à fonds perdus ».

✚ Une prise en compte de l'environnement :

- Priorité au développement et à la sécurisation des cheminements doux ;
- Développement d'une offre alternative à la voiture par la réouverture d'une halte ferroviaire au centre du « Triangle d'Or » ;
- Création d'une navette électrique qui permettra de rejoindre l'ensemble des sites touristiques à partir de cette halte ferroviaire qui disposera, par ailleurs, d'un parking d'accueil et de bornes de recharges électriques pour les véhicules non thermiques ;
- La prise en compte du changement climatique en évitant de forts ralentissements automobiles, voire des bouchons générateurs d'émission de gaz à effet de serre ;
- La mise en œuvre de mesures compensatoires très importantes favorisant le développement de la biodiversité, tant aquatique par l'aménagement de couasnes, que terrestre par la restauration de sites

d'accueil d'espèces protégées ou par la création de bassins de récupération et de décantation des eaux de ruissellement.

La notion « d'environnement » dans un sens générique a été largement prise en compte sur l'ensemble de ses composantes.

✚ Une prise en compte de la « santé humaine » :

- En évitant un trafic automobile intense dans la traversée des bourgs, et donc des émissions de gaz nocifs, tant pour l'environnement que pour ses habitants, le projet contribue à une sauvegarde de la santé de ceux-ci ;
- En effet secondaire, et toujours avec une influence positive sur la santé, le projet sera également générateur de baisse des nuisances sonores et vibratoires ;

✚ Une volonté de développer l'économie locale et le tourisme :

Ce territoire, surnommé du vocable de « Triangle d'Or » est d'un attrait touristique indéniable et présente un propension à se développer encore davantage en raison notamment :

- De la renommée nationale et internationale de ses sites majoritairement composés de châteaux réputées ;
- D'un surcroit de popularité de son château des Milandes depuis la « panthéonisation » de Joséphine Baker (avec record de fréquentation de 2.700 visiteurs enregistrés le 13 août 2024) ;
- De la présence d'un cours d'eau médiatiquement baptisé « la rivière Espérance » qui offre des attraits touristiques incomparables (pratique du canoë, de la pêche, de la baignade, etc.) ;
- De la mise en valeur de l'ensemble de ces sites pour les différents Offices du tourisme locaux.

✚ La préservation du paysage et du patrimoine :

Ce projet est conçu pour une parfaite intégration paysagère :

- Il longe la voie ferrée Bergerac / Sarlat ;
- Ses ouvrages d'art sur la Dordogne s'alignent sur ceux de cette voie ferrée (piles de ponts de même écartement) par souci de transparence ;
- Dans sa conception Il bénéficie de mesures compensatoires importantes destinées à favoriser son intégration dans le paysage sans porter atteinte au patrimoine local, notamment par la plantation de milliers d'arbres d'essences locales.

✚ **Pour l'ensemble de ces raisons, le projet présente un Intérêt général**

➤ **L'acceptabilité du projet :**

- ✚ Une volonté de l'ensemble des élus du département à voir ce projet se réaliser par la prise de délibérations largement majoritaires voire unanimes ;
 - Unanimité des 20 Communautés de Communes, et des 2 Communautés d'agglomération de la Dordogne favorables au projet ;
 - Avis favorables des Conseils municipaux des 4 communes concernées par le projet (Beynac-et-Cazenac, Castelnaud-la-Chapelle, Saint-Vincent-de-Cosse, Vézac) et des deux Communautés de Communes de rattachement de ces communes (Sarlat-Périgord-Noir, Domme-Villefranche-du-Périgord) ;
- ✚ Les avis favorables émis par les Personnes Publiques Associées (PPA) et services de l'État dans le cadre des consultations préalables obligatoires (parfois assortis de réserves ou recommandations) ;
- ✚ L'enregistrement et la prise en compte des avis favorables :
 - Du public en règle générale, majoritairement favorable au projet, et plus spécifiquement les résidents locaux ; 1.631 sur 3.016 clairement exprimés soit 54 % d'avis favorables et 1.018 sur 1.303, soit plus de 78 % d'avis favorables exprimés par les résidents locaux ;
 - D'associations locales telles :
 - J'aime Beynac et sa Vallée ;
 - Périgord Rail Plus ;
 - Gîtes de France ;
 - Fédération de la pêche et de la protection des milieux aquatiques ;
 - Connaissance de la Vie du Fleuve ;
 - Périgourdine Organisation (vélo) ;
 - Licra comité d'organisation du festival Joséphine Baker) ;

=---=---=

Analyse bilancielle

La théorie du bilan a pour objectif de mesurer les avantages d'un projet et les inconvénients qu'il est susceptible de générer et permet ainsi de se prononcer sur la pertinence de ce projet, au regard des activités humaines et de l'environnement, et sur les mesures correctrices à y apporter.

IMPACT DU PROJET SUR LA VIE DES HABITANTS

Critères	Très défavorable	Défavorable	Neutre	Favorable	Très favorable
Impact sur la circulation					
Impact sur la sécurité					
Impact sur le tourisme					
Impact sur l'économie					
Désenclavement de la rive gauche					
Mobilité des habitants					

- Le projet diminuera la circulation dans le bourg de Beynac, en supprimant la circulation de transit, et résoudra les problèmes liés à l'impossibilité de croisement des véhicules de large gabarit
- Le projet de boucle multimodale réduira les temps d'intervention pour les services de secours (cf. rapport SDIS) et les risques liés aux éboulements de falaises
- Le projet permettra la desserte directe des sites touristiques (notamment le château et le parc des Milandes), la pratique du « slow tourisme »
- Le projet accroîtra l'attractivité des commerces et activités du secteur, l'accès à leurs locaux et évitera d'éventuels départs dus aux mauvaises conditions de circulation et de livraison pour les commerces et entreprises
- Avec la construction de deux nouveaux ouvrages sur la rivière et des itinéraires cyclables rejoignant la V91, les communes situées sur la rive gauche seront désenclavées et leurs activités économiques et touristiques pourront s'y développer
- La réouverture de la halte de Fayrac (avec des arrêts possibles toute l'année à Beynac et La Roque Gageac), la continuité de la V9 et les itinéraires cyclables, la création d'une chaudière, les itinéraires piétons, vont diversifier et accroître les possibilités de mobilité des habitants

RESUME

Le projet de boucle multimodale, en mettant en s'organisant autour du transport ferroviaire et les circulations douces, et en sécurisant les déplacements routiers dans la vallée et entre les deux rives de la Dordogne aura un impact favorable sur la vie des habitants et le développement socio-économique

IMPACT DU PROJET SUR LES MILIEUX NATURELS ET HUMAINS

Critères	Très défavorable	Défavorable	Neutre	Favorable	Très favorable
Impact sur la santé humaine					
Impact sur la biodiversité					
Impact sur les paysages					
Impact sur le patrimoine historique					

- En favorisant le report modal sur d'autres modes de mobilité que le voiture et en éloignant une grande partie du trafic de poids lourds, le projet réduirait les émissions de gaz à effets de serre, les émissions de particules et les nuisances sonores. Il encouragerait aussi une plus grande pratique physique (vélo et marche à pied) bénéfique pour la santé. ;

Enquête publique unique projet de boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Dordogne pour de nouvelles mobilités sécurisées. Ordonnance n° E24000048/33 du Tribunal Administratif de Bordeaux
Conclusions et avis motivés

- Des mesures ERC sont prévues pour éviter les impacts du projet sur les milieux naturels, notamment en phase de travaux. Parmi celles-ci, la réutilisation des ouvrages non démolis et autour desquels s'est reconstitué une biodiversité, des mesures pour protéger les habitats (gîtes des chiroptères, berge de la Dordogne), la reconstitution des bras morts (couasnes), le passage d'un écologue et le suivi des mesures, etc. ;
- Une intégration paysagère du projet en 5 séquences est prévue, avec un traitement particulier au niveau du château de Fayrac. La signalétique horizontale et verticale des itinéraires doux n'engendrera aucun impact paysage, de même que pour la halte nature et randonnée de la halte de Fayrac. Le projet prévoit, par ailleurs la plantation de 27 000 arbres. ;
- L'insertion de la voie nouvelle à proximité du patrimoine protégé aura un impact visuel, tempéré par une bonne insertion paysagère du projet et le parti pris architectural des ouvrages d'art, conçus en transparence de ceux déjà existants.

RESUME

Le projet de boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Dordogne aura un impact très favorable sur la santé humaine, en réduisant les nuisances dues au trafic actuel et par son aspect multimodal et décarboné. Son impact sur la biodiversité sera annulé par les mesures ERC, qui amélioreront notamment la situation de la rivière et de ses rives. Son intégration paysagère et architectural minimiseront son impact sur les paysages et le patrimoine protégé.

QUALITE DU DOSSIER

Appréciations Critères	Très défavorable	Défavorable	Neutre	Favorable	Très favorable
Manipulation du dossier par le public					
Lisibilité et clarté du dossier d'enquête					
Disponibilité du porteur de projet vis-à-vis des membres de la Commission					
Réponse du porteur de projet aux PPA et à la MRAE					
Réponse du porteur de projet au PV de synthèse de la commission					

- Le dossier qui correspond aux exigences réglementaires, est très fourni et documenté. Il est volumineux (4655 pages) et son format (en A3 pour la plupart des documents) n'en rend pas la manipulation très aisée pour le public, dans sa version papier. La pièce A (présentation non technique) était cependant claire et bien structurée et la présence d'un guide de lecture pouvait faciliter l'appréhension du dossier. Le dossier était entièrement accessible sur le registre dématérialisé ;
- Les services du Conseil départemental, et en particulier la direction des routes, s'est tenue à la disposition des membres de la commission d'enquête chaque fois que celle-ci les a sollicités, pour des informations complémentaires ou des éclaircissements sur certains aspects du projet ;
- *Les réponses du porteur de projet aux avis des PPA et de la MRAE ont été documentées et détaillées, apportant un éclairage sur certains aspects du dossier ou apportant des compléments à celui-ci ;
- Les réponses du porteur de projet au PV de synthèse de la commission ont été apportées dans le délai prescrit et avec des réponses claires et précises.

RESUME

Les éléments portés à la connaissance du public lui permettaient d'avoir une bonne appréhension du projet. Le porteur de projet a apporté toutes les réponses sollicitées, qu'elles soient ou non celles attendues, aux PPA, à la MRAE et à la commission d'enquête.

INTERET GENERAL DU PROJET

Critères	Très défavorable	Défavorable	Neutre	Favorable	Très favorable
Prise en compte des enjeux environnementaux					
Prise en compte des enjeux socio-économiques					
Prise en compte des enjeux patrimoniaux et historiques					
Prise en compte des enjeux financiers					

- Le projet offre une alternative au « tout voiture » avec la réouverture de la halte de Fayrac, la mise en place de navettes électriques l'été entre cette halte et les villages et sites touristiques ou les itinéraires cyclables et piétons ; il prend en compte les enjeux climatiques par la réduction des GES ; il comporte des mesures compensatoires importantes pour la préservation ou la reconstitution de la biodiversité ;
- Le projet répond aux besoins de fluidité et de sécurité de la circulation exprimé par les professionnels du tourisme et les commerces et entreprises du secteur ; il est, de ce fait, vecteur du développement de l'économie et de l'emploi local ;
- Le projet vise à accompagner et à faciliter le rayonnement des sites remarquables du secteur ; il s'intègre dans le paysage sans porter atteinte au patrimoine historique ;
- Le tourisme est une des sources importantes de revenu pour les professionnels et les habitants du département. Il est aussi source de recettes pour celui-ci. Le projet peut accroître celles-ci. Par ailleurs, la réutilisation des ouvrages déjà construits ou non démolis peut permettre de réduire le coût du projet, alors que leur démolition engendrerait un coût supplémentaire de 8,5 à 10 millions d'euros et que la maîtrise foncière de l'ensemble des terrains d'emprise du projet est acquise.

RESUME

L'intérêt général du projet est assis sur une très bonne prise en compte des enjeux environnementaux, sociaux, économiques, une préservation et une valorisation des sites patrimoniaux et une utilisation raisonnée de l'argent public.

ACCEPTABILITE PAR LA POPULATION DU TERRITOIRE

Appréciations Critères	Très défavorable	Défavorable	Neutre	Favorable	Très favorable
Effectivité et qualité de la concertation préalable					
Appréciation globale des conseils municipaux du territoire					
Appréciation des élus sur l'ensemble du département					
Participation du public lors des permanences EP					
Participation du public sur le registre dématérialisé					
Thématiques des questions abordées par le public					
Appréciation des associations					

- La concertation préalable a été effectuée à l'automne 2023 et a réuni 509 personnes et a recueilli 2121 contributions. Le bilan de la concertation a été publié sur le site du département et certaines des propositions émises par le public reprises dans le projet ;
- Les 4 conseils municipaux et 2 communautés de communes du territoire ont donné un avis favorable au projet, dans les délais impartis, ainsi que la commune de Domme ;

Enquête publique unique projet de boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Dordogne pour de nouvelles mobilités sécurisées. Ordonnance n° E24000048/33 du Tribunal Administratif de Bordeaux
Conclusions et avis motivés

- L'union des maires de Dordogne a sollicité l'avis des 22 intercommunalités du département sur le projet : 770 élus, sur les 866 inscrits ont voté, 721 favorablement au projet ;
- La participation du public par une présence physique lors des permanences des commissaires enquêteurs a été moins forte qu'attendue. Au total, 100 personnes se sont déplacées pendant et en dehors des permanences dans les 4 communes et ont déposé 178 observations et documents ;
- La très grande majorité des observations (3694) ont été faites sur le registre dématérialisé, ce qui montre un intérêt du public pour ce mode de communication et la facilité d'accès du support mis en place par l'autorité organisatrice de l'enquête ;
- Les thématiques abordées par le public ont concerné très majoritairement les questions de circulation, de sécurité, des modes de transports, relatives à la protection de l'environnement, à l'économie et au tourisme, à la santé, aux finances publiques et, très largement dans les avis défavorables à la légitimité du projet.

RESUME

Le projet est très largement approuvé, voire très attendu, par une large partie de la population locale, départementale (pour ceux qui se sont exprimés), soutenu par les collectivités territoriales et de nombreux élus du territoire et du département. Les associations locales et départementales ont, pour certaines, soutenu très fortement le projet et les opportunités qu'il offre. D'autres associations, déjà très mobilisées antérieurement, ont affirmé énergiquement leur opposition au projet, qu'elles considèrent identique au précédent.

BILAN GLOBAL

Le bilan des avantages et des inconvénients du projet de boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Dordogne lui est favorable, mais suscite 4 recommandations de la part de la commission d'enquête.

==--==--==

AVIS de la Commission d'Enquête

La commission d'enquête,

Prenant en considération les termes du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au Procès-verbal de synthèse qu'elle lui a adressé, dans le délai règlementaire ;

❖ Sans méconnaître :

- Une forte mobilisation d'une partie du public défavorable au projet ;
- Les arguments développés pour justifier cette opposition au projet et consistant plus spécifiquement en :
 - Non-respect de « l'Autorité de la chose jugée » ;
 - Importance du coût du projet ;
 - Atteintes à l'environnement ainsi qu'au paysage et au patrimoine ;
 - Estimant l'absence de dangers relatifs au trafic routier et à la présence de falaises ;
- Les positions développées par les associations locales de défense de l'environnement ;

❖ Prenant en compte :

- L'Intérêt Général
- Que ce projet est sollicité :
 - Par une majorité du public qui s'est exprimé et plus particulièrement de la population locale (à 78 %), s'estimant la plus concernée par ce projet (au niveau départemental) ;
 - Par l'unanimité des Conseils Municipaux et communautaires invités à donner leurs avis (4 communes et deux communautés de communes) ;
 - Par de très nombreux soutiens de collectivités territoriales extérieures (notamment de nombreux Conseils Départementaux) ;
 - Par des analyses favorables du projet par des techniciens reconnus ;
- Les effets socio-économiques du projet ;

- Que le choix du site du projet s'avère être le meilleur choix possible ;
- Que la maîtrise foncière est apparue intégralement acquise pour l'ensemble du projet ;
- Que le porteur du projet :
 - A justement estimé l'impact sur la biodiversité, ses mesures E.R.C et les qualités environnementales du site sur les plans floristiques et faunistiques, en justifiant d'une demande de dérogation pour destructions d'espèces protégées ou de leurs habitats ;
 - Permet la justification des distinctions et différents labels reçus (Plus beau village de France notamment) pour les communes concernées et s'inscrivant dans la réserve mondiale de biosphère reconnue par l'UNESCO (et récemment renouvelé Cf. obs n° 3135) ;
 - A apporté des précisions ou modifications significatives en réponse à l'avis de la MRAe ;
 - A produit un mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse répondant précisément aux interrogations du public ou de la commission d'enquête ;
- L'aspect financier du projet ;

La Commission d'Enquête émet un

AVIS FAVORABLE

A la Demande d'Autorisation Environnementale pour la création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Vallée de la Dordogne au cœur du « Triangle d'Or » les Milandes ; Castelnaud-la-Chapelle ; Marqueyssac ; Beynac-et-Cazenac pour de nouvelles mobilités sécurisées.

Assorti des recommandations suivantes :

- ✚ Qu'un programme de suivi de la biodiversité de l'ensemble des parcelles et des milieux aquatiques concernés par le projet, conduite par un écologue, soit mis en place par le Maître d'ouvrage et communiqué annuellement auprès du public et des associations de défense de l'environnement ;
- ✚ La mise en place d'une commission locale d'information afin d'informer et de recueillir l'avis des personnes riveraines sur l'avancement des travaux et des mesures envisagés pour limiter leur impact ;

- ✚ L'expérimentation du sens unique de circulation, dans la traversée du bourg de Beynac-et-Cazenac, préconisée par les conclusions de la concertation publique, devra être évaluée et communiquée au grand public avant son éventuelle mise en œuvre définitive ;
- ✚ De réutiliser les infrastructures déjà construites afin :
 - De ne pas générer de nouveaux impacts à la biodiversité (notamment le faune et la flore aquatique) ;
 - De ne pas avoir à initier une dépense comprise entre 28,5 M€ et 32 M€ « à fonds perdus » sur les deniers publics.

Fait à Saint Astier, le 09 septembre 2024

Les membres de la commission d'enquête
Sylviane SCIPION

Le Président
Christian JOUSSAIN

Dominique FRANÇOIS

AVIS de la Commission d'Enquête

Relatif aux demandes de permis d'aménager :

- ❖ **De Vézac** (demande n° PA 024 577 24 D0001 déposée en mairie de Vézac, le 02/02/2024) ;

La commission d'enquête,

Prenant en considération :

- La délibération du Conseil Départemental de la Dordogne, en date du 08 janvier 2024 autorisant le Président de ce Conseil à déposer une demande de permis d'aménager sur la commune de Vézac ;
- Les avis favorables à cette demande émanant de :
 - La commune de Saint-Vincent-de-Cosse ;
 - La commune de Beynac-et-Cazenac ;
 - La commune de Castelnaud-la-Chapelle ;
 - La communauté de Communes Domme-Villefranche-du-Périgord ;
 - La Communauté de Communes Sarlat-Périgord-Noir.
- Les avis favorables des communes consultées conformément à l'article 7 de l'arrêté n° BE-2024-06-05 de M. le préfet de la Dordogne en date du 20 juin 2024, savoir :
 - Beynac-et-Cazenac ;
 - Castelnaud-la-Chapelle ;
 - Saint-Vincent-de-Cosse ;
 - Vézac.
- Les mesures environnementales et paysagères envisagées pour Éviter, Réduire ou Compenser les impacts sur la biodiversité et la demande de dérogation pour destructions

d'espèces protégées ou de leurs habitats contenue dans la demande d'autorisation environnementale.

- Les termes du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au Procès-verbal de synthèse qu'elle lui a adressé, dans le délai réglementaire ;
- Vu l'absence d'opposition à cette demande ;
- Vu le bon déroulement de l'enquête publique ;

La commission d'enquête émet un

AVIS FAVORABLE

A la demande de Permis d'Aménager n° PA 024 577 24 D0001 déposée en mairie de VÉZAC

Telle que contenue dans le dossier présenté au public dans la cadre de la présente enquête publique unique.

Fait à Saint Astier, le 09 septembre 2024

Les membres de la commission d'enquête

Mme Sylviane SCIPION

Le président de la commission d'enquête

Christian JOUSSAIN

M. Dominique FRANÇOIS

De Castelnau-la-Chapelle (demande n° PA 024 086 24 M0001 déposée en mairie de Castelnau-la-Chapelle le 05/02/2024) ;

La commission d'enquête,

Prenant en considération :

- La délibération du Conseil Départemental de la Dordogne, en date du 08 janvier 2024 autorisant le Président de ce Conseil à déposer une demande de permis d'aménager sur la commune de Castelnau-la-Chapelle ;
- Les avis favorables à cette demande émanant de :
 - L'UDAP Architecte de Bâtiments de France ;
 - Du Conseil Départemental – Direction de l'environnement et du développement durable ;
 - La DRAC Service régional de l'archéologie ;
 - La commune de Beynac-et-Cazenac ;
 - La commune de Castelnau-la-Chapelle ;
 - La commune de Vézac ;
- Les avis favorables des communes consultées conformément à l'article 7 de l'arrêté n° BE-2024-06-05 de M. le préfet de la Dordogne en date du 20 juin 2024, savoir :
 - Beynac-et-Cazenac ;
 - Castelnau-la-Chapelle ;
 - Saint-Vincent-de-Cosse ;
 - Vézac.
- Les mesures environnementales et paysagères envisagées pour Éviter, Réduire ou Compenser les impacts sur la biodiversité et la demande de dérogation pour destructions d'espèces protégées ou de leurs habitats contenue dans la demande d'autorisation environnementale.
- Les termes du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au Procès-verbal de synthèse qu'elle lui a adressé, dans le délai réglementaire ;
- Vu l'absence d'opposition à cette demande ;
- Vu le bon déroulement de l'enquête publique ;

La commission d'enquête émet un

AVIS FAVORABLE

**A la demande de Permis d'Aménager n° PA 024 086 24 M0001 déposée en
mairie de Castelnaud-la-Chapelle**

Telle que contenue dans le dossier présenté au public dans la cadre de la présente enquête publique unique.

Fait à Saint-Astier, le 09 septembre 2024

Les membres de la commission d'enquête

Mme Sylviane SCIPION

Le président de la commission d'enquête

Christian JOUSSAIN

M. Dominique FRANÇOIS