

**BOUCLE MULTIMODALE  
D'ACCES AUX DEUX RIVES DE LA VALLEE DE LA DORDOGNE, AU COEUR DU TRIANGLE D'OR  
LES MILANDES - CASTELNAUD-LA-CHAPELLE - MARQUEYSSAC - BEYNAC-ET-CAZENAC,  
POUR DE NOUVELLES MOBILITES SECURISEES**

**MESURES SUITE AU BILAN DE LA CONCERTATION**

**ANNEXE 3 : REPONSES DU PORTEUR DE PROJET AUX QUESTIONS**

En annexe 10 du rapport, page 78, les garants ont établi une série de questions, à laquelle les garants souhaiteraient que le Département réponde. A ces questions reprises in extenso, le Département répond ci-dessous.

Il est précisé qu'à la date du 09 novembre 2023, date de clôture de la concertation, le Département avait déjà publié sur le registre dématérialisé différentes réponses annexées aux pages 74 à 77 du bilan.

Il est proposé de répondre aux questions ainsi qu'il suit.

**• Quel est le coût du chantier ? (En tenant compte de l'inflation) • Quel sera le coût de fonctionnement et d'entretien de ce projet ?**

A la date du 09 novembre 2023, le porteur de projet a déjà publié sur le registre dématérialisé Département dans le cadre de la concertation a répondu et publié sa réponse.

*« Question sur le coût global du projet et la prise en compte de l'inflation actuelle*

*Le coût de réalisation du projet est précisé dans le dossier de concertation. Il tient compte de la situation économique au moment de la constitution du dossier et ne peut prendre en compte des projections inflationnistes futures par nature inconnues.*

*Les coûts d'exploitation ne seront pas intégralement supportés par le Département notamment s'agissant de la réouverture de la gare ferroviaire et des navettes électriques et seront précisés dans le dossier d'autorisation administrative. »*

S'agissant du fonctionnement, il est envisagé que :

- le fonctionnement de la navette électrique soit assuré par le bloc communal et que celui des équipements ferroviaires de la halte de Fayrac soit assuré par SNCF et la Région dans le cadre d'une convention de partenariat entre le Département, la Région, SNCF Gares et Connexions, les Communautés de communes et communes concernées, en cours de finalisation ;
- les infrastructures dédiées aux modes doux aménagées par le Département dans le cadre du présent projet soient transférées au bloc communal compétent qui en assurera l'entretien et l'exploitation.

Les déviements des RD703 et 53 entreront dans le domaine public routier départemental dont le Département en assurera la gestion, au même titre que les 5 000 km de routes départementales sur la Dordogne.

Il est ajouté que le coût du projet est ajusté en raison des mesures complémentaires jugées nécessaires par le Département pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation et des recommandations des garants de la CNDP. Ce coût actualisé figure en annexe 4 de la présente délibération.

« Question sur le coût déjà engagé dans le cadre du projet de contournement de Beynac  
Ce coût est précisé dans le dossier de concertation. Il a été rendu public par le Département notamment par 2 délibérations du Conseil départemental des 15 novembre 2019 et 7 février 2020 faisant état du bilan financier de l'opération. »

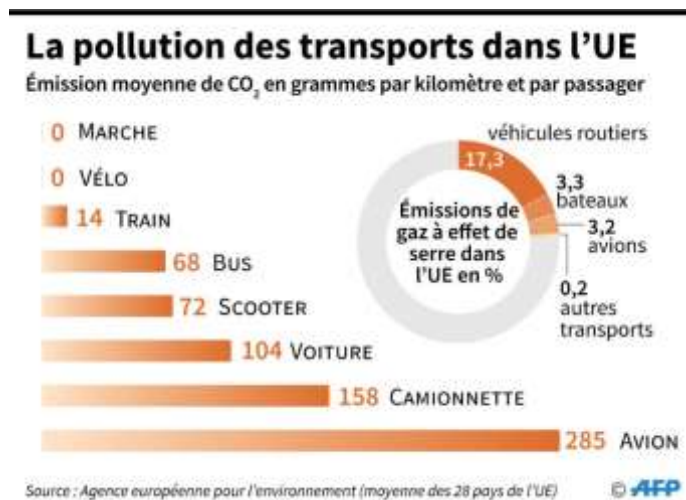
• Quel sera le bilan GES estimé de cette boucle multimodale ? À la fois en termes de construction et de circulation ?

Le projet a par essence vocation à réduire l'usage de la voiture au bénéfice de modes de déplacement décarbonés tels que le train, la navette électrique, le vélo ou la marche à pied moins générateurs de gaz à effet de serre. Il a de surcroît vocation à réduire les congestions de véhicules dans les bourgs de Beynac et de Castelnau La Chapelle et donc à diminuer les émissions de GES par des circulations fluidifiées et apaisées.

Le bilan GES, s'il n'est pas précisément chiffré en l'état des hypothèses par essence incertaines des reports modaux de la voiture vers les autres modes (train, navette électrique, cycles, marche à pied), est nettement favorable en s'appuyant sur des données d'études publiées de l'agence européenne pour l'environnement qui ont pu comparer les émissions de CO<sub>2</sub> par mode de transport.

Par exemple, le bilan carbone de la fabrication d'un vélo électrique est trente à quatre-vingt fois plus faible que celui d'une voiture. A l'usage, il émettra entre 500 et 700 fois moins de polluants qu'un véhicule thermique.

Le projet promeut les modes de déplacement les moins émetteurs de CO<sub>2</sub> (cf. graphique ci-dessous)



• Quel est le coût de la remise en état du site ?

La démolition des éléments construits du contournement de Beynac et la remise en état du site a fait l'objet d'une étude par un maître d'œuvre mandaté par le Département, EGIS, suite à l'injonction de la juridiction administrative. Cette étude a mis en exergue un certain nombre de difficultés inhérentes à la démolition des fondations des piles et culées des ponts par des moyens vibratoires susceptibles de porter atteinte à la stabilité du toit calcaire sur lequel elles sont bâties, à l'intégrité des biens avoisinants (ouvrages ferroviaires et maisons) et des personnes et à la préservation de l'environnement et notamment des espèces protégées et de leurs habitats.

Ces difficultés ont été confortées par une étude du CEREMA diligentée par la Commission Nationale du Débat Public.

L'estimation du coût de démolition et de la remise en état s'établit entre 9,3 et 14,6 M€TTC selon les aléas et les options de démolition (partielle ou totale) des fondations des ouvrages du Pech et de Fayrac.

• **Une étude sur l'état initial de l'environnement sur une année calendaire a-t-elle été réalisée ?**

Les investigations complémentaires faune/flore/habitats réalisées par le bureau d'études EGIS suite à l'arrêt des travaux en 2021 couvrent bien un cycle biologique complet. Elles ont été complétées par les observations collectées par le bureau d'études spécialisé SEGED lors de visites mensuelles réalisées depuis l'arrêt du chantier, dans le cadre du suivi environnemental des emprises du chantier.

Ces données complètent des inventaires réalisés avant les travaux en 2016 par :

- BKM – 2016 – état initial de l'environnement,
- MEP19 – 2016 - identification des frayères et habitats piscicoles

• **Comment ce projet s'inscrit-il dans la lutte contre l'artificialisation des sols (loi Climat et résilience du 22 août 2021 et loi ZAN) ?**

Le projet entre pleinement dans le cadre de la loi Climat et résilience par les objectifs qu'il poursuit :

- réduction des émissions par la mise en œuvre de différents moyens de transport décarbonés,
- promotion des alternatives à la voiture individuelle,
- augmentation de la part modale du transport ferroviaire.

S'agissant de la loi ZAN, le projet s'attache à proposer des aménagements limitant l'imperméabilisation des sols : le parking multimodal de Fayrac, les accotements de la route et la voie dédiée aux modes doux seront perméables. Par ailleurs, les itinéraires cyclables et piétons de desserte des châteaux empruntent volontairement des infrastructures existantes.

• **Quelle piste cyclable et piétonne est envisagée pour rejoindre Marqueyssac ?**

Le projet propose la création d'une voie spécifique dédiée aux modes doux (vélos et piétons) qui se développe depuis la halte de Fayrac jusqu'à l'extrémité Est du projet sur la Commune de Vézac. Ensuite, la desserte du château de Marqueyssac sera permise par l'emprunt d'un chemin d'exploitation existant et d'une voie communale dont l'aménagement et la signalétique sont envisagés parallèlement au projet départemental par la Communauté de communes Sarlat Périgord Noir compétente dans le cadre d'une convention de partenariat avec le Département.

En annexe figure le schéma des itinéraires cyclables et piétons permettant de desservir les 4 châteaux.

• **Pourquoi la vélo route reliant Castelnaud à Léobard est-elle à l'abandon après Daglan ?**

La section de la véloroute de la vallée du Céou, Castelnaud/Léobard, après Daglan n'est pas abandonnée. Elle ne présente pas le même niveau de service (pas de revêtement) que la section située au nord de Daglan. Cet aménagement relève de la Communauté de communes compétente.

• **Pourquoi investir dans la boucle multimodale plutôt que soutenir d'autres investissements : création d'un hôpital, d'une piscine, entretien des routes, d'une crèche ?**

Le projet de boucle multimodale ne constitue pas un investissement s'opposant à d'autres projets d'intérêt public. Le Département exerce l'intégralité de ses missions, finance aussi et prioritairement des projets sociaux, investit dans le collèges et l'entretien des routes départementales, participe au déploiement du haut débit, finance largement les projets communaux et intercommunaux. La création de la boucle multimodale s'inscrit dans l'exercice des compétences qui lui ont été conférées par le législateur et répond à un intérêt public avéré. Le conseil départemental priorise et règle par ses délibérations les affaires du Département dans les domaines de compétences que la loi lui attribue. Certains des investissements mentionnés dans la question ne relèvent pas de la compétence du Conseil départemental.

La volonté des citoyens s'exprime à travers les élus qui composent le conseil départemental.

Le président du conseil départemental est quant à lui l'organe exécutif du département, il prépare et exécute les délibérations du conseil départemental. (L 3221-1 du CGCT)

Toutes les décisions sont publiées dans un recueil des actes administratifs.

• **Pourquoi maintenir un trafic dense et ne pas réduire le passage des camions et gros engins ?**

La route départementale n°703 traversant Beynac est une section de la voie de la vallée entre Libourne et Souillac, axe structurant du territoire départemental. Elle supporte un trafic moyen de 6 000 véhicules/jour avec des pics de fréquentation dépassant 12 000 véhicules/ jour l'été. Le trafic dense et le passage des camions et gros engins sont liés à l'absence d'alternatives routières à la voie de la vallée de la Dordogne traversant le Département d'Ouest en Est et suffisamment sécurisées et attractives pour réduire la fréquentation sur cet axe. Cette situation est liée à la topographie des lieux et à l'éloignement des axes structurants de desserte (A89 notamment).

• **Si les navettes vont de juin à septembre, quelles fréquences de passage ?**

Le circuit des navettes électriques est imaginé comme une boucle permettant la desserte des 4 châteaux au cœur du Triangle d'or du Périgord Noir au départ de la halte ferroviaire multimodale de Fayrac. Il a vocation à constituer une alternative de déplacement dans un secteur fortement fréquenté pour limiter l'usage de la voiture.

Ce circuit est évolutif et peut être aménagé dès lors que de nouveaux points d'arrêts s'avèreraient pertinents au regard des objectifs recherchés. C'est ainsi que le Département propose d'élargir l'offre, suite à la concertation, avec la mise en place de 3 circuits élargis (matin, midi et soir) pour desservir les bourgs de La Roque Gageac et de Domme.

Les navettes sont prévues sur la période juillet/août.

Deux navettes seront mises en service avec une rotation horaire sur la plage 8h-18h avec des horaires cohérents avec l'arrêt des trains. La durée de la rotation est estimée à 45 minutes.



Elle desservira les points suivants :

- Gare de Fayrac - Halte Nature et Randonnée
- Parking de Tournepieque à Castelnaud
- Parking de La Crouzette
- Arrêt château et jardins de Marqueyssac
- Parking du Capeyrou à l'Est de Beynac
- Parking du château de Beynac
- Arrêt entre les parkings Le Crouzet et Les Escassols
- Parking de La Balme à l'Ouest de Beynac
- Arrêt carrefour de Monrecour
- Arrêt Parc Joséphine Baker
- Parking du Château des Milandes
- Retour à la Gare de Fayrac – Halte Nature et Randonnée

Le circuit élargi comprendra 2 arrêts supplémentaires :

- au niveau du parking à l'Est du bourg de La Roque Gageac,
- au niveau de la porte Del Bos de la bastide de Domme.

• **Entre Fayrac et les Milandes existera-t-il une piste cyclable ?**

Entre Fayrac et Les Milandes une voie centrale banalisée de 2m50 de large entourée de 2 rives cyclables (dite Chaucidou) sera aménagée sur la RD53 pour permettre la circulation cyclable dans les 2 sens. La vitesse sera limitée à 50km/h. Avant l'arrivée au château un sens unique de circulation sur voie communale permettra le partage de la voie par les véhicules et les vélos de manière sécurisée. En annexe 6 de la délibération, figure le schéma de la boucle multimodale proposée.

• **Combien de navettes en tout ?**

Il est prévu de mettre en service deux navettes, dans un premier temps. Le dispositif pourra être réévalué après sa mise en œuvre pour un fonctionnement adapté à son affluence.

• **Comment sera aménagée la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac ? Quel Parking ?**

L'aménagement de la halte ferroviaire est décrit au dossier de concertation :

Le projet d'une halte est pensé dans un contexte local prenant place dans une logique de grandes itinérances sur plusieurs territoires et de permettre un report modal des modes motorisés vers des modes doux, moins générateurs de gaz à effet de serre, moins polluants et moins nuisibles à l'environnement et aux riverains.

L'ancienne gare de Fayrac va donc être aménagée afin de devenir une halte multimodale avec un arrêt systématique des trains en juillet/août et à la demande le reste de l'année et ainsi d'augmenter son efficience.

L'aménagement se composera de 3 espaces distincts :

- une zone de stationnement VL (Véhicules Légers) évolutive de 35 places comprenant 2 zones de stationnement pour les navettes, 1 borne de recharge électrique ainsi qu'une place PMR (Personnes à Mobilité Réduite) ;
- un espace central, parvis de l'ancienne gare, qui accueillera les visiteurs, randonneurs et leur permettra d'accéder à des commodités ;
- un espace nature permettant de pique-niquer mais également de découvrir toute la richesse des lieux environnants, de comprendre le paysage qui l'entoure, bâti, de plaine, agricole, forestier, naturel qui compose un écosystème riche en biodiversité qu'il faut préserver et améliorer. Des stations de découvertes seront disposées sur le site pour une sensibilisation du public à l'environnement (nichoirs, hôtels à insectes, gîtes à chiroptères, la rivière Dordogne et sa ripisylve, ses couasnes et sa faune et flore, les espèces invasives, etc...) et au patrimoine environnant.



Le bâtiment de l'ancienne gare permettra d'accueillir les équipements utiles au fonctionnement de la halte ferroviaire et des espaces de présentation dédiés :

- à la réserve de biosphère,
- aux mesures compensatoires mises en œuvre dans le cadre du projet, sur certains étages et comble du bâtiment, au profit de la conservation des chiroptères présents sur le site,
- à la mémoire des résistants de la grande guerre.

L'aménagement du quai de la halte ferroviaire et le rez-de-chaussée du bâtiment sera effectué sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares et Connexions dans le cadre d'une convention de partenariat avec le Département.

• **L'installation de capteurs dans la falaise peuvent-ils être efficaces ?**

L'instrumentation des falaises peut être intéressante en complément d'autres moyens pour prévenir des risques en fournissant des données en temps réel, et en permettant de repérer les signes avant-coureurs tels que les mouvements de sol qui pourraient mettre en alerte sur un risque imminent d'éboulement ou d'effondrement. Cependant cette méthode présente des incertitudes et la prévention des risques nécessite également la mise en place de mesures d'ingénierie appropriées en réponse aux informations recueillies par les capteurs pour les analyser.

Des informations complémentaires sur ce point sont données dans les réponses aux 2 questions suivantes.

• **Un tunnel « pare-pierres » avait été étudié et ne semblait pas répondre aux contraintes et au poids des blocs de pierres. Est-ce bien exact ?**

Les mesures de protection ou parades sont mises en place et dimensionnées en fonction de la taille et du volume des éléments instables susceptibles de tomber (pierre, bloc, masse, grande ou très grande masse). Les filets « pare-pierres » sont adaptés pour sécuriser la chute des blocs rocheux de petites tailles. Sur la falaise de Beynac par exemple, un compartiment très important C30 de 645m3 identifié par les études géotechniques ne pourrait être efficacement retenu par ce type de dispositif. La faisabilité de son confortement n'est d'ailleurs pas assurée à ce jour en l'état des études réalisées.

• **Pourquoi le département ne sécurise pas les falaises pour éviter les chutes de pierres ?**

A la date du 9/11/2023, le porteur de projet a déjà publié une première réponse sur le registre dématérialisé dans le cadre de la concertation.

Ce sujet a été largement développé lors de l'atelier sur la sécurité dont le compte rendu est mis à disposition sur le registre dématérialisé. Mme la sous-préfète de Sarlat a notamment rappelé le régime de responsabilité.

Le projet permet de limiter l'exposition des biens et des personnes aux risques de chutes de blocs provenant des falaises en déplaçant une grande majorité des trafics en dehors des zones à risques en pied des falaises de Beynac, du Pech sur la commune de Saint Vincent de Cosse et de Fayrac entre Castelnaud et le château de Fayrac.

S'agissant de la question de la responsabilité :

Il convient de préciser que les falaises appartiennent principalement à différents propriétaires privés dont la responsabilité peut être engagée au titre de l'article 1242 du Code Civil.

Par ailleurs, la Commune et l'Etat, au titre des articles L2212-2-5, L 2212-4 et L2215-1 du Code General des Collectivités Territoriales, ont une obligation :

- de prévention des accidents naturels et des fléaux de toute nature,
- de mesures d'assistance et de secours et de provoquer l'intervention de l'autorité supérieure,

### Annexe n° 3 à la délibération n° 24-3 du 8 janvier 2024

- ainsi qu'une obligation spéciale de prendre en charge en cas de danger grave ou imminent les mesures imposées par les circonstances.

Contrairement à une idée communément répandue, les travaux de confortement de falaise ne peuvent être engagés par le gestionnaire de la voirie.

Le Département en tant que gestionnaire de la route départementale n°703 par son projet répond pour partie à la prévention du risque falaise aux fins de sécurisation des usagers de la route départementale.

#### S'agissant du risque :

Les phénomènes d'effondrement de falaises sont une réalité que l'histoire a souvent rappelée :

- 14 décembre 1896 : éboulement d'environ 50 m<sup>3</sup> de roche dans le village de Beynac-et-Cazenac, au-dessus de la RD703, avec destruction de deux granges de deux maisons ;
- 2 décembre 1910 : un second éboulement supérieur à 10 m<sup>3</sup> dans la même zone détruisant une habitation. L'évènement obstrue à nouveau la voie publique, et est répertorié dans les registres du conseil municipal. A BECHEAU, Beynac et Cazenac : Histoire et chroniques, p18 ;
- 6 décembre 1944, glissement dans le bourg de Beynac-et-Cazenac d'un mur de soutènement surplombant la RD703 avec la mort de 2 habitants ;
- janvier 1993 : basculement d'un massif d'environ 2 000 tonnes Falaise du Pech à ST VINCENT de COSSE redouté : travaux de purge et rétablissement de la circulation en avril 1993.
- en 1996, nouveaux éboulements sur cette même falaise : route fermée du 1er au 10 avril 1997 puis travaux de purge de 100 m<sup>3</sup> de rochers du 16 au 20 novembre de la même année (source archives journal Sud-Ouest).
- depuis janvier 2018 : 14 événements de chute de blocs enregistrés par les services départementaux
  - o sur la RD703 sur les falaises du Pech : les 12/01/18, 27/05/18, 28/11/22, 26/12/22 ;
  - o sur la RD 703 sur la falaise de Beynac : les 21/01/18, 22/12/18, 02/06/19, 24/10/19, 19/12/19, 06/06/20, 28/01/21, 24/02/21 ;
  - o sur la VC de Castelnaud la Chapelle à Fayrac : les 12/06/19 et 30/11/23.

Des études géotechniques viennent conforter les risques :

- Etude thermographique du Professeur Lévêque sur les falaises de Beynac-et-Cazenac surplombant la RD 703 de 1991 concluant que des parties de falaises de quelques dizaines ou centaines de mètres cubes vont inéluctablement se détacher,
- Plan de Prévention des Risques de Mouvements de terrain (PPR) sur Beynac-et-Cazenac (sur la base d'une étude préliminaire du CETE de septembre 2001) selon un arrêté préfectoral en date du 26 février 2002, révisé le 19 février 2010 identifiant la falaise de Beynac comme une zone à risque fort dite zone rouge, estimée très exposée aux chutes de pierres et de blocs. La probabilité d'occurrence du risque et son intensité y sont fortes.
- Note Jean Louis Durville – falaise de Beynac - 27 septembre 2019, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées - chef de la division Mécanique des sols et Géologie de l'ingénieur au Laboratoire central des Ponts et Chaussées : « Il apparaît que des blocs de plusieurs m<sup>3</sup>, issus de la partie haute de la falaise, auraient une énergie cinétique suffisante pour atteindre la RD,
- Plusieurs études géotechniques sur les falaises du Pech et de Beynac par le bureau d'études GEOLITHE notamment celles en dates des 15 décembre 2020 et 13 septembre 2022 mettant en exergue des aléas résultant de forts à très forts et identifiant des éléments de grande masse (notamment le bloc C30 de 645m<sup>3</sup> en dessous du château) dont la faisabilité du confortement n'est pas étudiée et reste incertaine.



### Annexe n° 3 à la délibération n° 24-3 du 8 janvier 2024

- Rapport du professeur LIEGEOIS Géologue-hydrogéologue (Thèse de doctorat d'Etat) 2021, soulignant notamment la fragilité du soubassement rocheux d'une part par la fracturation induite par la faille de St Vincent de Cosse et d'autre part par la karstification induite par la circulation d'eau. Il précise également dans le cadre de la concertation que les vibrations générées par le trafic des poids-lourds sur la RD703 et les modifications suite au changement climatique vont accroître les risques.

#### S'agissant des moyens de sécurisation :

Il existe 2 moyens de réduire le risque :

- réduire l'aléa par des moyens de confortement de la falaise,
- réduire les enjeux et l'exposition des biens et des personnes.

Le bureau d'études GEOLITHE, lors de la concertation, a précisé les différents moyens de sécurisation et les limites de ces méthodes.

S'agissant des travaux de sécurisation, il existe :

- des méthodes actives (par exemple, le clouage) qui consistent à immobiliser des compartiments en falaise pour éviter leur écroulement ;
- des méthodes passives qui consistent à placer des ouvrages d'interception qui stoppent les blocs avant qu'ils y n'atteignent les enjeux considérés, en l'occurrence la route départementale.

Toutes ces méthodes existent mais elles peuvent ne pas pouvoir être mises en œuvre en fonction d'un contexte, notamment si elles ont un impact environnemental, paysager et/ou patrimonial.

La faisabilité du traitement des grandes masses situées en-dessous du château de Beynac n'est pas aujourd'hui assurée d'un point de vue contextuel et technique compte tenu de l'insuffisance de données sur l'évolution de ces masses et de l'importance de la masse à traiter.

Enfin, quand il est possible d'effectuer des travaux, ils vont atténuer le risque, mais ils ne permettent pas de ramener à zéro l'aléa ou le risque pour des enjeux considérés. En effet, les recensements ne sont jamais exhaustifs et doivent être répétés très régulièrement dans le temps : de nouvelles instabilités apparaissent qui ne sont pas traitées et qui peuvent obérer les aménagements réalisés. Il faut donc bien avoir conscience des limites de ce type de travaux.

Enfin, pour limiter les risques il peut être envisagé de réduire l'exposition des biens et des personnes par des solutions plus radicales : évacuation des populations exposées ou fermeture de la route.

D'autres solutions intermédiaires peuvent avoir un effet significatif sur la réduction du risque telles que la mise en place d'un dispositif de surveillance et d'alerte ou le déplacement de flux de circulation comme le permet le projet de boucle multimodale proposé par le Département.

#### • **Les falaises au-dessus de la salle des fêtes et de l'école de Beynac sont-elles l'objet d'étude et d'un suivi ?**

Ces falaises n'étant pas la propriété du Département et très éloignées de la route départementale ne sont pas suivies par le Département.

• **Quelles sont les incidences du climat sur les falaises ? pluies importantes, gel, sécheresse, chutes d'arbres...**

L'établissement d'une relation quantitative entre l'érosion des falaises et les indicateurs climatiques clés ne relève pas de ce dossier.

Le bureau d'études Géolithe avait précisé lors de la concertation qu'à l'échelle nationale, il y a une littérature assez abondante qui montre que dans certains environnements, il y a une augmentation de la fréquence de ce type événement, notamment les environnements montagnards/alpins et les environnements littoraux.

Il est établi que les phénomènes climatiques sont à l'origine de l'érosion qui entraîne le déplacement de sol ou de roches sous l'action combinée de la gravité et des éléments naturels tels que le vent, la pluie, le ruissellement de l'eau ou les vagues. Ces phénomènes naturels entraînent le transfert progressif de grands volumes de matière depuis l'amont des bassins versants vers l'aval, créent des cavités karstiques dans la roche sous l'action de la circulation de l'eau et des fractures sous l'action du gel/dégel. Ils ont de ce fait vocation à affecter à terme la stabilité des falaises.

Le réchauffement climatique accroît la récurrence des événements climatiques violents et a donc un effet sur les phénomènes d'érosion et sur la stabilité des falaises par voie de conséquence.

• **Quels sont les coûts d'aménagements de la route des coteaux ? et les impacts écologiques d'abattage nécessaire des arbres par exemple.**

A la date du 9/11/2023, le porteur de projet a déjà publié sur le registre dématérialisé Département dans le cadre de la concertation a répondu et publié sa réponse.

L'aménagement de la route des Crêtes (RD25) est une hypothèse également examinée dans le dossier de concertation.

La Commission d'enquête, désignée dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP de l'ancien projet du contournement qui s'est déroulée du 04 décembre 2000 au 12 janvier 2001, relevait déjà :

*« Le parcours très sinueux de la RD25 compte 64 virages à savoir :*

*- 46 avec un rayon inférieur à 120 mètres,*

*- 18 avec un rayon inférieur à 240 mètres,*

*Alors que la réglementation impose pour une vitesse de référence de 60km/heure un rayon normal de 240 mètres.*

*Le réaménagement de la RD25 ne serait possible qu'en procédant à la rectification des dits virages entraînant déblais et remblais importants, à des atteintes tant parcellaires que polluantes aux habitations situées sur le tracé, à la dégradation de l'environnement d'une part aux abords du village de Baran, d'autre part endommageant grandement bois et prés portant ainsi atteinte à l'écologie locale autre « cheval de bataille » des opposants. »*

Selon les études techniques de faisabilité réalisées en 2017, l'aménagement de la liaison Saint Cyprien/Sarlat par la route des Crêtes RD25 est complexe et dévastateur compte tenu de la topographie des lieux :

- il génère d'importants volumes de déblais entre 330 000 m<sup>3</sup> et 430 000 m<sup>3</sup>, et nécessite d'énormes volumes de remblais (entre 720 000 m<sup>3</sup> et 1 220 000 m<sup>3</sup>) à mettre en œuvre,
- il est déficitaire en matériaux (entre 300 000 m<sup>3</sup> et 900 000 m<sup>3</sup>) ;

- il présente des coûts estimés en 2017 entre 51 et 65 M€TTC.

Le tracé traverse des milieux naturels qui rendent l'aménagement de cette route des crêtes difficilement justifiable sur le plan des atteintes à l'environnement.

**• Le projet ne va-t-il pas voir un accroissement du trafic ? en particulier des poids lourds ?**

A la date du 9/11/2023, le porteur de projet a déjà publié sur le registre dématérialisé Département dans le cadre de la concertation a répondu et publié sa réponse.

La route départementale n°703 traversant Beynac est une section de la voie de la vallée entre Libourne et Souillac, axe structurant du territoire départemental. Le trafic et le passage des camions sont liés à l'absence d'alternatives routières satisfaisantes. De l'observation des résultats des comptages sur ces 20 dernières années, le trafic total et des poids lourds reste stable.

Le projet a vocation à dévier la majeure partie du trafic de la RD703 actuelle passant par le bourg de Beynac et à régler un problème de sécurité dans la traversée de Beynac. Il n'a pas vocation à accroître le trafic général, ni celui des poids lourds.

De surcroît, le projet est de nature à encourager des modes de déplacements alternatifs à la voiture (train, navette, vélo, marche à pieds) visant à réduire l'usage de la voiture.

**• Pourquoi ne pas conserver les aménagements réalisés sur la rive gauche ?**

Par son arrêt du 10 décembre 2019, la Cour administrative d'appel de Bordeaux a enjoint au Département de procéder à la démolition des éléments d'ouvrages construits dans le cadre du projet de contournement de Beynac-et-Cazenac. Dans la mesure où cette décision de justice présente, depuis le 29 juin 2020, le caractère d'une décision passée en force de chose jugée, le Département procède actuellement à la démolition de ces éléments.

**• Que dit l'étude diligentée par le CD 24 sur la faisabilité du démontage du pont ?**

La démolition des éléments construits du contournement de Beynac et la remise en état du site a fait l'objet d'une étude par un maître d'œuvre mandaté par le Département, EGIS, suite à l'injonction de la juridiction administrative.

Cette étude a mis en exergue un certain nombre de difficultés inhérentes à la démolition des fondations des piles et culées des ponts par des moyens vibratoires susceptibles de porter atteinte à la stabilité du toit calcaire sur lequel elles sont bâties, à l'intégrité des biens avoisinants (ouvrages ferroviaires et maisons) et des personnes et à la préservation de l'environnement et notamment des espèces protégées et de leurs habitats. Cette étude démontre également l'incompatibilité du délai d'exécution de la démolition et de la remise en état du site avec le délai de l'injonction fixé par la Cour administrative d'appel.

Ces difficultés ont été confortées par une étude du CEREMA diligentée par la Commission Nationale du Débat Public.