

Voie de la Vallée de la Dordogne.  
Routes départementales n°703, 49 et 57.  
Contournement de BEYNAC

DÉCLARATION DE PROJET

**Voie de la Vallée de la Dordogne. Routes départementales n° 703, 49 et 57.  
Contournement de BEYNAC  
DECLARATION DE PROJET**

Le projet d'aménagement de la Voie de la Vallée de la Dordogne, liaison SAINT VINCENT DE COSSE – SARLAT LA CANEDA (aménagement des routes départementales n° 703, 49 et 57), comprenant le contournement de BEYNAC, a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 26 décembre 2001.

Les acquisitions foncières des emprises nécessaires au projet ont été intégralement réalisées par le Département.

Par délibération n° 14-44 du 31 janvier 2014, l'Assemblée départementale a approuvé le programme de l'opération et le lancement du concours de maîtrise d'œuvre en vue de la conception et de la réalisation des ouvrages de franchissement de la Dordogne et de la conception de la Voie Modes Doux (VMD) et des aménagements d'intégration paysagère de l'ensemble du projet.

Par délibération n° 16.CP.VIII.29 du 14 novembre 2016, la Commission Permanente a approuvé le dossier de demande d'autorisation unique, Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) et les dossiers de demandes d'autorisation en site inscrit et sites patrimoniaux remarquables (Permis d'Aménager).

Par délibération n° 16.CP.IX.29 du 19 décembre 2016, la Commission Permanente a approuvé le plan de financement pour l'aménagement de la Voie Modes Doux (VMD) intégrée au projet d'aménagement des routes départementales n° 703, 49 et 57 - contournement de BEYNAC.

Par arrêté préfectoral n° DDT/SEER/2017/014 du 26 Juillet 2017, modifié par l'arrêté préfectoral n° DDT/SEER/2017/026 du 18 Août 2017, Mme la Préfète de la Dordogne a prescrit l'ouverture de l'enquête publique unique relative aux demandes d'autorisation suivantes :

- l'Autorisation Unique Installations, Ouvrages, Travaux, Aménagements (AU IOTA) au titre :

- de la Loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques (LEMA), conformément aux articles R 214-1 et suivants et R 214-1 et suivants du code de l'environnement ;
- de la dérogation pour destruction d'espèces ou d'habitats d'espèces protégées, conformément aux articles L 411-1 et suivants et R 411-1 et suivants du code de l'environnement,
- du défrichement, conformément aux articles L341-1 et suivants et R 341-1 et suivants du code forestier ;

- les Permis d'Aménager (PA) en Site Patrimonial Remarquable sur les communes de Castelnaud La Chapelle et de Vézac.

Cette enquête publique s'est déroulée du 21 août 2017 au 17 octobre 2017.

## La déclaration de projet :

Conformément aux dispositions de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement et afin de poursuivre la procédure, il convient que le Département de la Dordogne procède à la déclaration de projet de cette opération.

La déclaration de projet :

- mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête ;
- comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général ;
- prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et le résultat de la consultation du public ;
- indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique ;
- comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

Les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement sont :

*« I. L'autorité compétente pour autoriser un projet soumis à évaluation environnementale prend en considération l'étude d'impact, l'avis des autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 ainsi que le résultat de la consultation du public et, le cas échéant, des consultations transfrontières.*

*La décision de l'autorité compétente est motivée au regard des incidences notables du projet sur l'environnement. Elle précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire et, si possible, compenser les effets négatifs notables. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.*

*La décision de refus d'autorisation expose les motifs du refus, tirés notamment des incidences notables potentielles du projet sur l'environnement. (...)*»

## **1 - L'OBJET DE L'OPERATION**

Le Département a engagé, depuis le dossier de prise en considération en 1985, des études et concertations locales dans le cadre d'un aménagement de la liaison routière Saint-Vincent-de-Cosse/Sarlat, s'intégrant dans un projet plus global d'aménagement de la Voie de la Vallée de la Dordogne, entre Libourne en Gironde et le département du Lot via Sarlat.

Le projet d'aménagement de la liaison entre Saint Vincent de Cosse et Sarlat, comprenant le contournement de Beynac, a été déclaré d'Utilité Publique par arrêté préfectoral en date du 26 décembre 2001, et prorogé par arrêté préfectoral du 23 Novembre 2006.

La présente opération dite du contournement de Beynac-et-Cazenac a pour objet d'améliorer les conditions de circulation (notamment en période estivale), en supprimant la circulation de transit et les problèmes de congestion et de sécurité liés à la traversée du bourg de Beynac, et à favoriser le développement touristique local en améliorant les conditions d'accueil dans le bourg.

### Rappel des caractéristiques générales du projet :

Le contournement de Beynac-et-Cazenac concerne la réalisation d'une déviation du bourg de Beynac par la création d'une nouvelle liaison routière de 3,2 km sur le territoire des communes de Saint-Vincent de Cosse, Castelnau-la-Chapelle et Vézac, dans le département de la Dordogne. Il franchit à

deux reprises la rivière de la Dordogne à l'aide d'ouvrages d'art (Pont du Pech à l'ouest et de Fayrac à l'est).

Le projet comprend, notamment, d'Ouest en Est :

- le recalibrage de la RD 703 entre le Tiradou et Monrecour sur 0,9 km ;
- la création d'un giratoire à Monrecour, point d'ancrage ouest de la déviation de Beynac-et-Cazenac ;
- la réalisation d'une voie nouvelle sur 3,2 km (2 voies de 3 m et 2 accotements stabilisés enherbés) avec la construction de deux ouvrages d'art pour le franchissement de la Dordogne (Pont du Pech et de Fayrac) et d'un pont-rail (des Milandes) pour un passage sous la voie ferrée Sarlat/Bergerac (sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau) ;
- le traitement du carrefour de la « Treille » en tourne à gauche ;
- le rétablissement des voies secondaires sur 1,250 km ;
- la création de deux carrefours avec des voies spéciales de « tourne à gauche » au lieu-dit Grange des Vergnes, entrée Est de la déviation de Beynac pour le raccordement des voies de desserte de Beynac et La Roque Gageac ;
- la réalisation d'une voie douce sur environ 3,5 km ;
- la réalisation des équipements de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme routière ainsi que les ouvrages de rétablissement des écoulements naturels interceptés par le projet routier (pour assurer la transparence hydraulique du projet) ;
- les aménagements paysagers accompagnant l'insertion du projet.

## **2 - L'INTERET GENERAL DE L'OPERATION**

Le projet a été déclaré d'utilité publique en date du 26 décembre 2001, décision prorogée par arrêté préfectoral du 23 novembre 2006 et permet de répondre aux objectifs suivants :

- l'amélioration des conditions de circulation au droit du village de Beynac,
- le désengorgement de la traversée de la ville de Beynac ainsi que l'amélioration de la sécurité aux abords des falaises qui surplombent la route départementale.

### **2.1 Rappel des décisions judiciaires confortant l'utilité publique du projet et par conséquent l'intérêt général de l'opération :**

Le Conseil d'Etat considère que le caractère d'intérêt général doit être contrôlé comme en matière de Déclaration d'Utilité Publique, en s'appuyant sur la théorie du bilan.

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

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

De surcroît, la Cour Administrative d'Appel de Bordeaux, dans son arrêt en date du 29 juin 2009, a confirmé le jugement du Tribunal administratif en jugeant « *... qu'eu égard tant à l'intérêt de*

*l'opération pour la sécurité publique qu'aux précautions prises pour la protection du patrimoine architectural, les inconvénients qu'elle présente ne sont pas de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique ; ... »*

L'inspecteur général du Conseil général de l'environnement et du développement durable, missionné par le Ministère de la transition écologique et solidaire dans son rapport n° 011799-01 de septembre 2017 a d'ailleurs relevé que la CAA « *considère que le projet est d'utilité publique au regard de ses avantages et en dépit de son coût* ».

Il résulte de ce qui précède, que le bilan coût/avantages et l'utilité publique du projet ont été confirmés par les différentes juridictions administratives et que dès lors l'intérêt général de l'opération, examiné selon la même théorie du bilan, est par conséquent avéré.

## **2.2 Une opération s'intégrant dans un projet global : la voie de la vallée de la Dordogne**

Le projet de contournement de Beynac s'inscrit dans un projet plus global d'amélioration progressive de l'itinéraire routier Libourne/Bergerac/Souillac dit Voie de la Vallée de la Dordogne.

Il n'existe pas d'alternative satisfaisante parallèle cohérente à cet itinéraire, ce qui le rend quasi incontournable pour relier Sarlat à Bordeaux, sa capitale de Région, et à Souillac, comme accès à l'autoroute A20.

L'étude socio-économique réalisée en amont du projet sur l'itinéraire Bergerac-Cazoulès-Souillac relève que

- Cet axe joue un rôle majeur dans l'économie du Département compte tenu notamment de la vocation très touristique de cette région de Dordogne. Les temps de parcours sont longs compte tenu des caractéristiques inadaptées et hétérogènes des voies, de la succession des agglomérations traversées, du nombre (notamment en période estivale) et du gabarit des véhicules. Ils pèsent sur l'économie locale au bénéfice d'autres sites plus accessibles. L'amélioration de la fluidité du trafic a des incidences directes sur le développement des activités économiques et l'attrait touristique avec des retombées directes sur l'emploi.
- L'Oservatoire National Interministériel de Sécurité Routière estime que la diminution de l'accidentalité est directement liée à l'amélioration du réseau routier et un nombre important de tués est notamment répertorié sur la section Bergerac-Lalinde au niveau des carrefours et des traversées de zones résidentielles ou commerciales.
- Les nuisances aux riverains, de cet axe sans aménagement, sont nombreuses en plus de l'insécurité : bruit, pollution, bourgs coupés en deux.

Elle conclut donc à la rentabilité d'un aménagement de cet itinéraire avec des priorités sur les sections suivantes : Bergerac/Lalinde (en cours d'études), les abords de Sarlat (section Sud réalisée et section Nord en cours d'études) et le contournement de Beynac.

## **2.3 Une opération qui captera une partie du trafic, inadapté dans la traversée du bourg de Beynac :**

Des comptages mis en place par le Département sur la RD 703 entre St Cyprien et Beynac, depuis de nombreuses années, permettent un historique factuel des trafics.

- Le trafic VL moyen journalier annuel sur RD703 secteur concerné avoisine 6 000 véhicules.
- Le trafic PL moyen journalier annuel sur RD703 secteur concerné avoisine 300 PL.

Le pic de fréquentation se situe en période estivale compte tenu de la forte fréquentation touristique : 12 355 véhicules/jour par exemple le 11 août 2016 (compteur en sortie Est de Beynac).

Ces trafics sont inadaptés au gabarit de la RD703 passant par la commune de Beynac et Cazenac.

L'historique du compteur permanent situé entre St Cyprien et Beynac sur la période 1987 et 2013, fait apparaître une forte évolution du trafic entre les années 1988 et 1996, passant de 3 780 véhicules/jour à 6 161 véhicules/jour, soit une augmentation spectaculaire + 62%. En revanche, le trafic est sensiblement resté stable depuis une vingtaine d'années autour de 6 100 véhicules.

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

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

Au constat des comptages réalisés à partir de 2005, cette ouverture de l'autoroute est sans effet sur le trafic observé dans la traversée de BEYNAC.

Des enquêtes origine/destination réalisées, il ressort que le contournement proposé permet de capter jusqu'à 50 % du trafic présent dans Beynac soit l'essentiel du trafic de transit. Ce contournement, au vu des trafics actuels, trouve donc toute sa légitimité.

#### **2.4 Une opération qui réduit l'exposition des biens et personnes aux risques des falaises surplombant la route départementale :**

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

Dès les premières études et notamment dans le rapport du professeur Lévêque en 1991 il est conclu à la chute inéluctable de blocs rocheux provenant de la falaise de Beynac « dans un avenir impossible à préciser ».

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

Par ailleurs, des éboulements sont survenus en 1993 et 1996 au niveau de la falaise du Pech (falaise riveraine sur la commune de St Vincent de Cosse).

Deux nouvelles études réalisées par le bureau d'études Géolithe sur les falaises du Pech, sur la commune de Saint Vincent de Cosse ont confirmé les aléas et risques.

Dès lors, le Maître d'ouvrage 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 route départementale.  
Le contournement de BEYNAC permettra ainsi de dévier de ces zones d'exposition le trafic de transit qui n'a pas vocation à utiliser la route en pied des falaises fragilisées de jour en jour par les vibrations.

#### **2.5 Une opération complémentaire au projet communal d'aménagement de la traverse :**

Les objectifs principaux poursuivis par l'aménagement communal aujourd'hui réalisé sont de sécuriser le cheminement des piétons par la réalisation d'une promenade le long de la Dordogne, de mettre en

valeur le patrimoine du village, en supprimant l'encorbellement inesthétique existant préalablement au-dessus de la rivière Dordogne.

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

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

- Au droit du restaurant Maleville, au point le plus contraint, la chaussée est toujours de 4.80 m. Un étranglement perdure et la difficulté de croisement des véhicules n'a pas été réglée, notamment du fait du maintien des bâtiments entre route et Dordogne.
- Coté Est, dans le virage, la chaussée est certes élargie à 6m mais la hauteur du mur de protection incite les véhicules à se déporter sur la voie. L'effet paroi n'améliore pas, là encore, la fluidification du trafic.

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

En conclusion, les contraintes de circulation routière demeurent malgré l'aménagement communal de la traverse du bourg de Beynac.  
Les deux aménagements ne doivent pas être opposés mais sont complémentaires.

### **3 - LA PRISE EN CONSIDERATION de l'étude d'impact, de l'avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales**

#### **3-1 Prise en considération de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale**

**3.1.1** Les différents documents de la pièce E, présentés à l'enquête publique, constituent **l'étude d'impact sur l'environnement**, conformément aux dispositions des articles R 122-1 et suivants du code de l'environnement.

L'étude d'impact initiale a été réalisée en Août 2000 et le projet a été Déclaré d'Utilité Publique par arrêté préfectoral en date du 26 décembre 2001 puis prorogé jusqu'au 26 décembre 2011.

Une actualisation de l'étude d'impact a été rendue nécessaire dans le cadre de l'autorisation unique et plus particulièrement le Dossier Loi sur l'Eau, selon l'article R 122-8 du code de l'environnement (applicable au moment de la constitution du dossier d'enquête publique) :

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

L'actualisation menée par le Département prend donc en compte les évolutions réglementaires et les évolutions du site comme détaillées ci-après :

- les évolutions réglementaires (réforme des études d'impact datant de 2012 suite au décret 2011-2019 du 29 décembre 2011),

- les évolutions du site (notamment mises à jour des inventaires écologiques et étude hydraulique des incidences du projet sur la rivière Dordogne et les autres écoulements naturels existants),

En amont des études, afin de minimiser l'impact sur l'environnement, le maître d'Ouvrage a opté pour des adaptations mineures de son projet (réduction de la largeur de la chaussée de 7 à 6m, remplacement du giratoire à Grange de Vergne par deux carrefours en T avec aménagement d'une voie spéciale de « tourne à gauche »).

Par ailleurs dans le cadre de la mise à jour de l'étude d'impact, des mesures environnementales, d'évitement, de réduction et de compensation ont été définies et sont présentées dans le tableau présenté en annexe 3.

**3.1.2** L'étude d'impact actualisée (Pièce E2), conformément au contenu fixé par le code de l'environnement a fait l'objet d'un avis de l'**autorité environnementale** le 27 mars 2017.

Il convient de noter qu'en conclusion de son avis, l'autorité environnementale, a mis en avant les points suivants :

L'étude d'impact, objet du présent avis, porte sur la réalisation de la déviation de Beynac (24), visant à améliorer les conditions de circulation en traversée du bourg. Cette opération a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique du 26 septembre 2001, prorogée jusqu'au 26 décembre 2011.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est traitée de manière satisfaisante, et permet de faire ressortir les principaux enjeux environnementaux du secteur d'implantation, portant notamment sur le patrimoine, le paysage et le milieu naturel. Le projet s'implante dans un secteur remarquable dont les enjeux de préservation sont élevés.

Il est relevé la volonté du porteur de projet d'insérer au mieux le projet dans son environnement sur le fondement du tracé retenu lors de la déclaration d'utilité publique, en s'appuyant sur plusieurs études environnementales récentes ayant permis de caractériser les enjeux environnementaux du site.

Toutefois, l'autorité environnementale indique également que :

L'analyse des incidences et la présentation des mesures appellent toutefois des observations figurant dans cet avis et qu'il convient de prendre en compte, notamment sur la thématique de l'eau et de la préservation du site de la Dordogne. Malgré les mesures prévues, des impacts résiduels subsistant, notamment sur le milieu naturel, le porteur de projet a déposé un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées et d'habitats d'espèces protégés.

**Dès lors**, le Département entend répondre aux diverses observations émises par l'autorité environnementale et qui portent sur les thèmes suivants :

- sur le milieu physique / thématique de l'eau
- sur le milieu naturel
- sur le paysage et le patrimoine
- sur le milieu humain

Observation sur le milieu physique / thématique de l'eau :

L'Autorité environnementale relève que le projet a fait l'objet de l'avis d'un hydrogéologue agréé du 10 janvier 2017, portant sur l'analyse des incidences potentielles du projet sur la thématique des eaux souterraines. Il met en exergue qu'il convient, pour le porteur de projet, de clarifier les incidences du projet sur la nappe alluviale (affouillements) au niveau du passage sous la voie ferrée, pouvant donner lieu à la mise en œuvre de mesures spécifiques sur ce point (précautions en phase travaux, suivi de la nappe) notamment pour limiter les risques de pollution de la nappe.

Le pont-rail des Milandes est un ouvrage effectué sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau. Néanmoins, la conduite d'opération est menée en concertation avec le Département pour intégrer une démarche environnementale globale et cohérente sur l'ensemble de l'opération notamment en phase chantier.

La démarche environnementale dans laquelle le Département s'est engagé, est précisée dans la présente déclaration de projet. (cf. paragraphe 5.2).

Elle repose sur une Notice de Respect de l'Environnement, établie par le Département, qui reprend l'ensemble des engagements du maître d'ouvrage en matière d'Environnement et notamment ceux précisés dans les dossiers d'autorisation soumis à enquête.

Elle oblige l'ensemble des acteurs sur toute la période du chantier (entreprises, contrôles externes, maître d'œuvre, maître d'ouvrage...) et prévoit notamment le suivi permanent du chantier par un ingénieur écologue agréé et indépendant.

Le pont-rail des Milandes est la seule zone d'affouillement de l'opération du contournement de Beynac.

La hauteur de la nappe alluviale est suivie par deux piézomètres situés au droit des travaux du pont-rail des Milandes et mis en place dès la phase études. Cette surveillance se poursuivra en phase chantier.

Les niveaux d'eau relevés sur la période du 9 novembre 2016 au 15 février 2017 et repris dans le dossier loi sur l'eau soumis à enquête (page 115) montrent que la nappe n'est globalement pas atteinte lors des terrassements, ce qui limite les risques de pollution.

En effet, le niveau d'arase inférieur des terrassements du radier du Pont rail se situe à la cote 62,70 mNGF. Ce niveau est constant sur tout l'ouvrage.

Malgré tout, au vu du contexte hydrogéologique et par mesure de précaution, le risque d'atteindre la nappe pendant les travaux d'affouillement n'est pas écarté. Cette perturbation sera de toute façon temporaire et ne concerne que la phase chantier car il n'y aura aucune interférence dès que l'ouvrage d'étanchéité sera réalisé.

En phase chantier, il est prévu le repli des installations en cas de crues exceptionnelle pour éviter toute pollution. De plus, il est imposé systématiquement aux entreprises, la fourniture dès la phase d'appel d'offre d'un Plan Assurance Environnement (terminologie SNCF Réseau) respectant la notice de respect de l'environnement fourni par le maître d'ouvrage.

Des mesures de protection des pollutions seront prises et notamment :

- réalisation d'un dispositif d'assainissement provisoire de l'ouvrage et du chantier: recueil des eaux dans des fossés et traitement avant rejet par un système décanteur-déshuileur efficace ;
- récupération et évacuation des boues de foration et des coulis vers un lieu de stockage adapté (décharge agréée, lieu de dépôt autorisé par le Maître d'Œuvre, ...) ;
- recueil et traitement des eaux de lavage : aire étanche aménagée pour le lavage des toupies à béton avec fossé et bassin spécifique de décantation du béton, recueil et traitement (décantation et déshuilage si nécessaire) des eaux de lavage des ouvrages hydrauliques ;
- approvisionnement, entretien et réparations des engins ou matériels sur les aires spécialement aménagées à cet effet : ces aires seront étanches (argiles, bâches, ...), les eaux de ruissellement seront récupérées dans des fossés de ceinture et traitées dans des dispositifs déshuileurs avant rejet dans le milieu naturel. Concernant les engins ou matériels peu mobiles, réalisation de ces opérations sur bâches, recueil et évacuation des produits recueillis ;
- précautions particulières à apporter à l'emploi des produits de décoffrage utilisés sur le chantier. Utilisation préférentielle d'huiles naturelles ;

- les huiles de vidange et autres produits toxiques seront évacués vers des décharges agréées. Le Maître d'Oeuvre demandera les justificatifs correspondants ;
- mise en place sur le chantier de poubelles régulièrement vidées.

En phase définitive d'exploitation, l'ouvrage d'étanchéification par cuvelage de part et d'autre de l'ouvrage des Milandes et le dispositif de collecte et de traitement séparatif des eaux de la plateforme routière permettront d'éviter toute interférence avec la nappe alluviale.

Observation sur le milieu naturel :

⇒ L'autorité environnementale souligne :

Le projet intègre plusieurs mesures d'évitement et de réduction pertinentes, notamment la mise en œuvre d'un suivi de chantier par un écologue, portant plus précisément sur la préservation des zones humides et des berges de la Dordogne, la préservation des batraciens présents à proximité du chantier, le recensement des gîtes arboricoles pour les chiroptères, ainsi que la prospection aux abords des emprises. Il conviendrait cependant de préciser si les ouvrages hydrauliques (passages inférieurs) prévus sur l'ensemble du tracé routier prennent en compte les éventuels corridors de déplacement des espèces de reptiles et amphibiens identifiés sur le tracé.

La réponse à cette observation est donnée dans le paragraphe 3.4.3 de la présente et en page 150 du dossier CNPN soumis à enquête.

A cet effet, avant le démarrage de la phase travaux, des dispositifs anti-intrusion doivent être mis en place au droit des secteurs de déplacement des amphibiens pour éviter tout risque d'écrasement par les engins : il s'agira de « bâches amphibiens », qui doivent être entretenues et maintenues pendant les périodes du cycle de vie des amphibiens où ils effectuent de nombreux déplacements (migration printanière, migration automnale, période de reproduction).

Ces bâches seront placées notamment au droit de la mare existante, au Nord de la culée Ouest du pont de Fayrac, celle-ci abritant des spécimens de Grenouille agile, de Crapaud épineux, de Grenouille de Lessona et de Grenouille rieuse, et étant près des emprises travaux.

Elles seront également mises en place au niveau des lisières des boisements des culées Est du pont du Pech et Ouest du pont de Fayrac, du fait de la présence d'espèces inféodées à ce type de milieu : Couleuvre verte et jaune, Hérisson d'Europe, etc.

En cas de découverte d'individus sur le chantier, le Chargé Environnement de l'entreprise sera contacté et décidera des moyens de déplacement de ceux-ci.

⇒ L'autorité environnementale relève également :

Concernant plus particulièrement le site Natura 2000 de la Dordogne, en phase travaux, le projet intègre la mise en place d'un suivi des deux secteurs de frayères potentielles afin de veiller à leur préservation. Des compléments sont attendus (notamment campagne d'avril 2017) afin de mesurer de manière exhaustive les incidences du projet sur les espèces piscicoles d'intérêt communautaire du site Natura 2000.

Par ailleurs, le phasage des travaux mentionne la réalisation de travaux d'accès au niveau de la couasne (bras mort) de la Dordogne au niveau de l'ouvrage du Pech, présentant un intérêt écologique important au regard de la gestion du site Natura 2000 de la Dordogne. Il conviendrait de compléter l'étude par la présentation de mesures à mettre en œuvre visant à limiter, voire supprimer, l'impact indirect de cette action sur la zone résiduelle de la couasne, non comprise dans l'emprise des travaux, et sur sa fonctionnalité écologique.

La réponse est donnée au paragraphe 3.4.3 de la présente déclaration de projet.

⇒ L'autorité environnementale note :

Enfin, il convient de noter que la durée prévisionnelle des travaux est estimée à 21 mois. L'Autorité environnementale recommande dès lors que soient clarifiées les mesures à mettre en œuvre afin de garantir au mieux le maintien de la continuité écologique au niveau des ripisylves actuelles durant cette phase relativement longue, notamment au niveau de l'ouvrage du Pech.

La réponse est donnée au paragraphe 3.4.3 de la présente déclaration de projet.

Sur le paysage et le patrimoine :

⇒ L'autorité environnementale indique :

Les mesures présentées permettent de réduire les incidences visuelles négatives, sans toutefois les supprimer complètement du fait de la proximité immédiate du château. L'Autorité environnementale relève qu'une consultation des services de l'État compétents (l'Architecte des Bâtiments de France et l'Inspection des Sites) apparaît nécessaire en phase chantier de sorte à affiner les modalités d'aménagement dans ce contexte sensible.

L'Architecte des Bâtiments de France (ABF) a été associé à l'ensemble des études ayant conduit à présenter les présents dossiers d'enquête publique. La Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) a d'ailleurs rendu un avis favorable en date du 16 décembre 2016. L'ABF sera également associé en phase de chantier afin de donner son avis sur les modalités constructives (Choix des matériaux, couleurs...).

Sur le milieu humain :

⇒ L'autorité environnementale relève :

Les études acoustiques réalisées ont mis en évidence la nécessité de mettre en place des protections acoustiques (isolation de façades) au droit des huit habitations concernées par les dépassements de seuil réglementaire des niveaux sonores. Il conviendra également de réaliser une étude acoustique après réalisation des travaux afin de vérifier le respect des niveaux sonores réglementaires au niveau des habitations impactées, conformément à l'arrêté ministériel du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

En page 26 de la pièce E3 « mémoire acoustique », le maître d'ouvrage a précisé que les études acoustiques seraient « affinées lors des phases ultérieures d'avancement du projet, avec la réalisation de diagnostics acoustiques précis permettant d'établir le cahier des charges puis la mise en œuvre des travaux d'isolation de façade. »

Toutefois, en complément de ce dispositif et pour tenir compte de l'avis de l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage prend l'engagement de réaliser une étude acoustique après la réalisation des travaux afin de vérifier le respect des niveaux sonores conformément à la réglementation et si besoin d'adapter les mesures de protection acoustiques des habitations concernées.

De plus, suite à l'enquête publique et comme développé ci-après, le maître d'ouvrage, afin de compléter le dispositif acoustique réalisera un revêtement de chaussée phonique visant à réduire le bruit de roulement des véhicules sur la chaussée.

### 3-2 Prise en considération des avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)

#### 3-2-1 avis du 20 mars 2017

**C'est pourquoi un avis favorable est apporté à cette demande de dérogation aux conditions suivantes :**

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

- s'agissant des mesures de réduction sur les milieux humides : cf. paragraphe 3.4.3 4/ de la présente

- s'agissant des 4 dernières conditions, **celles-ci sont levées** dans le cadre de la convention signée le 13 novembre 2017 entre le Conservatoire des Espaces Naturels d'Aquitaine (CEN), l'établissement public territorial du bassin de la Dordogne (EPIDOR) et le Département de la Dordogne pour l'occupation du Domaine Public Fluvial, la mise en œuvre et le suivi des mesures compensatoires (cf. annexe n°3 et article 3.4.3 de la présente déclaration de projet).

#### 3.2.2 avis du 18 juillet 2017 relatif aux frayères à brochets

**C'est pourquoi un avis favorable est donné à cette nouvelle demande de dérogation aux conditions suivantes:**

**Au regard des forts enjeux écologiques associés à cette espèce sur ce bassin versant, il importerait :**

- de préciser les mesures de réduction envisagées par le maître d'ouvrage pour limiter les risques de pollutions physico-chimiques des eaux pendant le chantier (et plus particulièrement lors de la réalisation des piles et des éventuelles peintures) ;
- d'ajouter des mesures de compensation favorables à cette espèce (via la restauration de zones de fraie dégradées notamment) selon un ratio de 3 pour 1 minimum, compte tenu du risque d'échec.

S'agissant des mesures de compensation favorables au brochet, à savoir la mise en place de big-bags, un additif a été intégré au dossier soumis à enquête. Celui-ci prévoit une compensation liée aux frayères à brochets consistant en la **restauration du bras mort de Fayrac après travaux**. Cette mesure compensatoire proposée concerne une surface de l'ordre de 1.000 m<sup>2</sup> pour une emprise impactée par le projet, estimée à 284 m<sup>2</sup>, soit un ratio supérieur à 3.

Le Département s'engage à mettre en œuvre cette mesure ainsi que celles prévues au dossier initial et en assurer le suivi pendant 30 ans dans le cadre de la convention tripartite du 13 novembre 2017 entre le Département, l'Etablissement Public territorial du bassin de la Dordogne (EPIDOR) et le Conservatoire des Espaces Naturels d'Aquitaine (CEN).

## ⇒ Le dossier CNPN et son complément soumis à enquête

A titre de mesures de réduction, le porteur de projet :

- veillera à éviter de débiter les travaux au sein du milieu aquatique durant cette période,
- prendra toutes les précautions pour éviter les perturbations et pollutions au droit et en aval des frayères potentielles identifiées :
  - mise en place de big-bags (gros sacs de graviers) sur la zone de connexion entre le lit mineur et le micro bras-mort de Fayrac (où est localisée la frayère potentielle à brochets). Cette mesure permettra d'éviter la création de la frayère et donc l'installation de la population de brochets pour leurs besoins de reproduction et sera également efficace pour les amphibiens qui pourraient être amenés à investir ce milieu. Le linéaire de big-bags à poser est d'une dizaine de mètres environ sur une hauteur de 1,5 mètre minimum.
  - isolement des zones de travaux faisant appel à des intrants chimiques (laitances de béton, peintures...),
  - utilisation d'engins « propres » (utilisation de graisses et lubrifiants de type alimentaire et équipés d'huiles biodégradables) à proximité de l'eau (pas de circulation d'engins terrestres au sein des zones en eau ni de stockage d'engins et matériels à proximité),
  - utilisation de « kit dépolluant » en cas de pollutions accidentelles (billes absorbantes...), inspections régulières des engins et zones de travaux par un personnel qualifié.

L'ensemble de ces mesures de réduction sera mise en place par le coordonnateur environnemental (ou ingénieur écologue) en charge du suivi de chantier (y compris avant le démarrage des travaux, pendant la phase de préparation nécessaire) et les entreprises en charge des travaux.

## ⇒ La NRE :

La Notice de Respect de l'Environnement (NRE) décline l'ensemble des engagements du maître d'ouvrage dans les marchés de travaux avec les entreprises et prévoit les dispositions suivantes qui seront suivies pendant toute la durée du chantier par le coordinateur environnement.

### **Protection d'une frayère à brochets : mise en place de big-bags**

Du fait de la présence d'une frayère potentielle à brochets sous le futur ouvrage de Fayrac, il sera mis en place des big-bags (gros sacs de graviers) sur la zone de connexion entre le lit mineur et le micro bras-mort de Fayrac, où est localisée la frayère potentielle à brochets.

Cette mesure sera mise en place par l'écologue en charge du suivi de chantier et avant le démarrage du chantier. Elle permettra d'éviter la création de la frayère et donc l'installation de la population de brochets pour leurs besoins de reproduction.

Elle concerne spécifiquement le micro bras-mort de Fayrac.

Elle sera également efficace pour les amphibiens qui pourraient être amenés à investir ce milieu.

**→ Le linéaire de big-bags à poser est d'une dizaine de mètres environ sur une hauteur de 1,5 mètre minimum.**

### 3-3 Prise en considération de l'avis des collectivités territoriales concernées

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement et à l'arrêté préfectoral en date du 26 juillet 2017 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique, le Conseil municipal de chaque commune où a été déposé un dossier d'enquête, a été sollicité par le maître d'ouvrage pour donner son avis sur la demande d'autorisation.

Ainsi, les communes de Beynac et Cazenac, Vezac, Castelnaud La Chapelle et Saint Vincent de Cosse, sur les territoires desquelles l'enquête publique unique s'est déroulée, ont délibéré :

#### Délibération du conseil municipal de la commune de BEYNAC ET CAZENAC, du 05 septembre 2017

Le Conseil municipal :

- s'interroge sur la pertinence et l'utilité de la réalisation de ce projet de contournement compte tenu des nombreux changements « de faits et de circonstances » intervenus depuis la dernière enquête publique de 2001 (aménagement de la traversée de Beynac, ouverture de l'autoroute A89).
- demande à Mme la Préfète de Dordogne d'intervenir pour que la « Commission Supérieure des Sites, Perspectives et Paysages » soit consulté sur ce sujet et se prononce sur le bien fondé de cet aménagement routier.
- propose que ce secteur de la vallée, au vu des richesses patrimoniales existantes et qui actuellement est un site inscrit soit élevé au rang de **site classé**, ceci afin de protéger sa spécificité.

**Tout d'abord**, s'agissant des changements de circonstances de droit, il convient de préciser que le Maître d'ouvrage s'est strictement conformé à la réglementation en vigueur au moment du dépôt des dossiers de demandes d'autorisation, en tenant compte des obligations réglementaires nouvelles notamment au regard du Grenelle de l'environnement.

En effet, après l'obtention de la Déclaration d'utilité publique de l'opération, le maître d'ouvrage a sollicité par la présente procédure l'obtention des autorisations manquantes pour la réalisation de son projet.

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

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

Comme l'indique le rapport n° 011799-01 de septembre 2017 établi par l'inspecteur du Conseil général de l'environnement et du développement durable, missionné par le Ministère de la transition écologique et solidaire, « *La question n'est plus de juger de l'opportunité du projet* » (...) *Aujourd'hui, le Département est juridiquement libre de réaliser ou non la déviation qui n'appelle pas de décision spécifique nouvelle sur l'utilité publique.* »

**Par ailleurs**, s'agissant du changement de circonstance de fait, il convient de rappeler, comme précisé supra au point 2.5, que les aménagements réalisés par la Commune de Beynac et le projet du Département ne sont pas opposés mais sont complémentaires. De ce fait, la réalisation des travaux communaux est sans incidence sur les circonstances justifiant l'opération du contournement.

S'agissant de la prise en compte de l'ouverture de l'autoroute A89, au regard des comptages réalisés à partir de 2005, cette ouverture de l'autoroute est sans effet sur le trafic observé dans la traversée de BEYNAC. (cf. 2.3 supra).

**Enfin**, s'agissant, de l'observation relative au classement du site en site classé, celle-ci est de la compétence de l'Etat. Pour rappel, les monuments naturels ou les sites inscrits avant la publication de la loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages feront l'objet, avant le 1er janvier 2026 soit d'une mesure de classement, soit d'un décret mettant fin à leur inscription.

S'agissant de la demande d'intervention de la Commission Supérieure des Sites, Perspectives et Paysages, cette observation n'est pas du ressort du Département.

A titre infiniment subsidiaire, le Département qui a mesuré tout l'enjeu du site reproduit ci-après un extrait du rapport établi en septembre 2017 par M. FORRAY, émissaire du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable :

En l'espèce, une instance de classement prise en application de l'article L.341-7 du code de l'environnement ne serait d'aucune utilité, le Conseil d'État ayant déjà validé, à plusieurs reprises (massif de la Gardiole dans l'Hérault, forêt d'Ermenonville au nord de Paris, forêt de Fontainebleau au sud, etc.), le principe du passage ou d'un élargissement d'une autoroute dans un site classé dans le cas où le passage de ces voiries ne dénaturait pas le paysage et conservait une certaine proportionnalité. Ici, le projet de contournement ne fait que 3,5 kilomètres dans un site de près de 3 200 ha, et le paysage est suffisamment fort pour accepter un ouvrage bien intégré.

#### Délibération du conseil municipal de la commune de VEZAC, du 30 octobre 2017

Le Conseil municipal :

- **Décide de donner un avis favorable** sur les demandes d'autorisation unique installations, ouvrages, travaux et activités et aux permis d'aménager présentés par le Conseil Départemental de la Dordogne concernant les travaux de contournement de Beynac-et-Cazenac.
- **S'inquiète de la suppression du rond-point** qui était prévu à « la grange de Vergne » dans le premier projet présenté et **demande au porteur du projet** de prendre en compte ces difficultés pour trouver une alternative. La modification proposée (deux « tourne à gauche » espacés de quelques dizaine de mètres) risque de créer des problèmes de circulation semblables à ceux déjà existants au lieu-dit « le luc ».

**Tout d'abord**, s'agissant de l'aménagement du carrefour à « la Grange de Vergne », il a évolué pour limiter l'impact du projet sur son environnement dans une zone urbanisée et sensible d'un point de vue hydraulique et il a été décidé de la création de deux aménagements de « tourne à gauche » au niveau des voies interceptées en direction de Beynac et en direction de La Roque Gageac.

Une étude de capacité menée par SORMEA en 2016 confirme leur opportunité et leur dimensionnement, et ce jusqu'à l'horizon 2041.

En outre, une voie supplémentaire spécifique en axe permettra de sécuriser les mouvements de « tourne à gauche » pour les véhicules circulant sur le contournement.

Les temps d'attente aux futurs stop seront très acceptables y compris en période de forts trafics.

#### Délibération du conseil municipal de la commune de CASTELNAUD LA CHAPELLE, du 19 octobre 2017

Le Conseil municipal :

##### **DÉCIDE**

de donner un avis favorable sur le projet tel que présenté dans le dossier d'enquête publique unique relative aux demandes d'autorisation unique installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) et aux permis d'aménager présentés par le Conseil Départemental de la Dordogne concernant les travaux du contournement de Beynac-et-Cazenac sur les communes de Saint-Vincent-de-Cosse, Castelnaud-la-Chapelle et Vézac.

#### Délibération du conseil municipal de la commune de SAINT VINCENT DE COSSE du 20 octobre 2017

Le Conseil municipal :

Après avoir entendu l'exposé de Monsieur Le Maire, le Conseil Municipal, avec 8 voix et une abstention, décide :

De donner un avis favorable sur le projet tel que présenté dans le dossier d'enquête publique unique relative aux demandes d'autorisation unique Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) et aux permis d'aménager présentés par le conseil départemental de la Dordogne concernant les travaux du contournement de Beynac et Cazenac sur les communes de Castelnaud-la-Chapelle, Vezac et Saint Vincent de Cosse.

### 3-4 Prise en considération du résultat de la consultation du public

#### 3.4.1 le Procès-verbal de synthèse de la Commission d'enquête

Par procès-verbal du 25 octobre 2017, la commission d'enquête a remis au maître d'ouvrage, la synthèse des observations émises lors de l'enquête publique unique et a sollicité une réponse sous 15 jours, conformément aux dispositions de l'article 6 de l'arrêté préfectoral du 26 juillet 2017 prescrivant son ouverture.

#### 3.4.2 le rapport du maître d'ouvrage du 3 novembre 2017 (cf. annexe n°1 jointe)

Par courrier du 03 novembre, le Département a transmis la réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèses de la commission d'enquête du 25 octobre 2017 et aux observations émises pendant l'enquête.

### 3.4.3 l'avis de la Commission d'Enquête du 20 novembre 2017

L'avis favorable délivré par la Commission d'enquête est repris ci-après :

#### AVIS FAVORABLE A

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

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

#### ASSORTI DES RESERVES SUIVANTES :

- 1 /étude acoustique complémentaire après travaux,
- 2/clarification des mesures à mettre en œuvre afin de garantir durant les travaux le maintien de la continuité écologique,
- 3/présentation des mesures limitant l'impact des travaux au niveau de la couasse pont du Pech, précision de l'existence de passage inférieur sur les ouvrages hydrauliques pour les corridors de déplacement des reptiles et amphibiens identifiés sur le tracé
- 4/mesures renforcées de réduction sur les milieux humides,
- 5/conventions finalisées sur les espaces de compensation conclues pour 30 ans avant prise de décision administrative,
- 6/obligation de résultats dans les mesures proposées (réduction, compensation,...) avec mesures complémentaires en cas de lacunes constatées.
- 7/ suivi de 30 ans concernant les espèces patrimoniales remarquables terrestres et aquatiques ainsi que pour les espèces exotiques envahissantes, un plan de gestion doit être lancé sur les trois deux sites compensatoires.

A titre liminaire, toutes les réserves émises par la commission d'enquête sont une reprise des réserves émises lors de la phase instruction du dossier d'autorisation par les services de l'Etat et en particulier par l'autorité environnementale dans son avis du 27 mars 2017 et par le Conseil National de Protection de la Nature du 20 mars 2017.

Dès lors, ces réserves ont été levées par le Maître d'ouvrage dans le cadre :

- soit de la mise à jour du dossier d'autorisation avant sa mise à l'enquête ;
- soit dans le cadre d'une convention intervenue le 13 novembre 2017, entre le Département le Conservatoire des Espaces Naturels d'Aquitaine et l'Etablissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne (EPIDOR) ayant pour objet la mise en œuvre et le suivi des mesures compensatoires (restauration des bras morts du Pech et de Fayrac et réouverture d'un ilot de la Dordogne sur la commune du Coux et Bigaroque) sur une période de 30 ans ;
- soit dans le cadre de l'engagement complémentaire relatif aux protections acoustiques, visé en article 4 de la présente,
- soit dans le cadre du management environnemental du projet et en particulier sur toute la phase chantier par un ingénieur écologue chargé de la déclinaison opérationnelle des engagements du maître d'ouvrage en faveur de l'environnement.

Les dispositions sont rappelées brièvement ci-après :

1/ S'agissant de la réserve n°1, la Commission d'enquête dans son rapport relève que « *Le déplacement du trafic routier, surtout concernant les poids-lourds, lié au contournement, va impacter les riverains les plus proches de la route, par l'émission de bruits, de poussières. Les mesures propres au projet d'aménagement, limitation de vitesse, merlons, isolation de façades sont des mesures qui devraient limiter ces impacts* ». **Toutefois la Commission regrette que** « les bruits perçus à l'extérieur des habitations ne puissent faire l'objet de compensations. » et exige en réserve du Département « une étude acoustique complémentaire après travaux »

**Pour lever cette réserve, le Département :**

- s'engage à réaliser, en complément des aménagements prévus au dossier [*limitation de vitesse, merlons, isolation de façades*], un revêtement de chaussée phonique (cf. paragraphe 4) :

En effet, la diminution du bruit directement à la source par l'utilisation d'enrobés bitumineux phoniques, déjà utilisée par le Département lors d'autres opérations routières est la solution idoine pour diminuer le bruit routier tout en apportant un meilleur confort au roulement pour les riverains et les usagers et tout en respectant les contraintes afférentes à la protection du site (patrimoniale et environnementale) qui limitent l'implantation de protections à la source type écran ou merlon anti-bruit.

- réalisera après la mise en service de l'infrastructure une étude acoustique complémentaire visant à vérifier les niveaux sonores réels, à les comparer aux simulations des études initiales et aux seuils réglementaires et le cas échéant mettre en œuvre des protections complémentaires. Cette dernière disposition est déjà prévue au dossier ou dans le cadre des obligations réglementaires du Département et est intégrée au coût global de l'opération.

2/ S'agissant de la réserve n°2, « clarification des mesures à mettre en œuvre afin de garantir durant les travaux le maintien de la continuité écologique », la démarche environnementale dans laquelle le Département s'est engagé, repose sur une Notice de Respect de l'Environnement (NRE), qui reprend l'ensemble des engagements du maître d'ouvrage en matière d'Environnement et notamment ceux précisés dans les dossiers d'autorisation soumis à enquête. Cette NRE, s'impose à tous les acteurs du chantier et prévoit en page 25 :

#### **⚡ Respect de la transparence écologique au niveau de la ripisylve de la Dordogne pendant les travaux**

La création des ouvrages du Pech et de Fayrac nécessite la mise en place de remblais provisoires pour constituer les estacades en remblais. Ces remblais, situés au niveau des ripisylves de la Dordogne vont provoquer un effet barrière pour la faune utilisant cet habitat comme corridor écologique.

L'entreprise devra donc mettre en place les mesures nécessaires afin de respecter au maximum la transparence écologique durant toute la phase de travaux.

Pour cela, des buses seront mises en place par l'entreprise dans les remblais permettant ainsi de créer des passages provisoires pour la petite faune.

Elles auront les caractéristiques suivantes :

- Diamètre de 800 mm minimum ;
- Placement au niveau du terrain naturel ou très légèrement surélevé ;
- Une légère pente doit assurer l'évacuation de l'eau ;
- Aucune marche ou surplomb en sortie de l'ouvrage ;
- Aucun fossé en sortie d'ouvrage.

L'emplacement exact de ces buses sera défini lors de la phase préparatoire des travaux, en collaboration avec la MOA et la MOE.

**→ Quatre buses seront mises en place par l'entreprise au niveau des estacades en remblai.**

3/ S'agissant de la réserve n°3, la Commission sollicite du Maître d'ouvrage la « *présentation des mesures limitant l'impact des travaux au niveau de la couasne pont du Pech, précision de l'existence de passage inférieur sur les ouvrages hydrauliques pour les corridors de déplacement des reptiles et amphibiens identifiés sur le tracé* ».

⇒ Présentation des mesures limitant l'impact des travaux *au niveau de la couasne secteur du Pech*

En pages 58 et suivantes du dossier Nature 2000 (p.141 + 175 du dossier CNPN) sont exposées les mesures prévues pour limiter voire supprimer l'impact indirect sur la zone résiduelle de la couasne notamment sur sa fonctionnalité écologique.

Les mesures envisagées prises pour limiter l'impact des travaux au droit des 3 bras de la Couasne (secteur du Pech) sont prévues sur une surface d'environ 1,9 ha sont les suivantes :

- Mesures de réduction des risques de pollution accidentelle des eaux et des habitats qui permettront d'éviter le colmatage du lit mineur et des habitats piscicoles et permettront également de protéger les milieux aquatiques associés et donc de préserver faune, flore qui leurs sont inféodés.

(Localisation des installations de chantier, stockage des huiles, carburants et autres produits polluants, isolation des bras morts de Monrecour à l'aide de palplanches pour éviter toute pollution des zones de frayères potentielles situées en aval),

- Mesures de réduction des départs de MES vers les eaux superficielles (réalisation des décapages avant les terrassements, assainissement provisoire),

- Non utilisation de produits sanitaires,

- Mesures de réduction de la propagation des espèces invasives,

- Renaturation des zones de travaux sous contrôle de l'ingénieur écologue mandaté par le Maître d'ouvrage. Après la mise en exploitation des ouvrages d'art et notamment du pont du Pech, les zones situées sous ceux-ci doivent permettre un accès pour l'entretien et la maintenance des ouvrages mais peuvent en grande partie être renaturées.

La renaturation des milieux sous le pont du Pech consistera en :

-l'aménagement des abords des bras morts préservés en rive gauche, voire l'amélioration de ceux-ci : pente adoucies, décolmatation, entretien de la végétation envahissante...

- la plantation d'espèces en relation avec l'habitat défriché, en rive gauche, en privilégiant des espèces pouvant présenter à terme des cavités arboricoles en faveur des oiseaux et chiroptères

- la remise en état de la berge en rive gauche, au droit de la pile P4 et en rive droite au droit de la pile P2 en faveur des espèces semi-aquatiques avec la plantation d'une végétation pouvant à terme créer des caches.

- Adaptations du calendrier de travaux (éviter les périodes sensibles vis-à-vis des travaux dans le lit mineur et le lit majeur de la Dordogne.

Ces dispositions sont d'ailleurs confortées dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure compensatoire de restauration du bras mort de Monrecour sur la commune de Castelnaud-la-Chapelle (dit site de la ripisylve du Pech).

L'objectif de cette mesure est d'améliorer la fonctionnalité écologique des boisements humides, par revitalisation des habitats favorables aux espèces emblématiques des abords de la Dordogne, et en premier lieu à la Loutre d'Europe et aux chiroptères. Des actions de gestion de la colonisation des boisements par l'Erable *negundo* sont également prévues pour améliorer la qualité écologique des boisements humides.

La mise en œuvre et le suivi de cette mesure sont réglés dans le cadre de la convention intervenue entre le CEN Aquitaine, EPIDR et le Département.

⇒ Précision de l'existence de passage inférieur sur les ouvrages hydrauliques pour les corridors de déplacement des reptiles et amphibiens identifiés sur le tracé

Les corridors de déplacement terrestre au niveau des ripisylves seront maintenus pendant la phase de réalisation des travaux

Les corridors de la zone d'étude sont les suivants :

- Rivière Dordogne et affluents,
- Ripisylves de la rivière Dordogne,
- Boisements, haies.

Quelques corridors locaux et localisés tels que des haies ou des bordures de boisements seront partiellement déconnectés, mais rétablis avant la fin des travaux. Ces corridors concernent plusieurs groupes d'espèces faunistiques (mammifères semi-aquatiques ou terrestres, chiroptères, odonates, avifaune, amphibiens, reptiles).

La longueur des viaducs a été calée finement de façon à préserver des habitats humides (dont les ripisylves).

Les parties en remblais n'impactent pas les boisements humides et sont suffisamment écartés de ceux-ci pour préserver les ourlets, identifiés comme axes importants de vol des chiroptères.

*En phase travaux, les déplacements de la faune seront possibles dans la partie non concernée par les terrassements.*

Le maître d'ouvrage s'engage à maintenir une transparence au niveau des principaux corridors écologiques, par tous les moyens possibles pouvant être mis en œuvre (mise en place d'un corridor provisoire sous les remblais d'estacades pour éviter les collisions avec les engins de chantier, mise en défens par la pose de clôture des principaux corridors, mesures en faveur des amphibiens telles que la mise en place de dispositifs anti-intrusion (ou bâche anti-batraciens), balisage pour la protection d'espèces sensibles à l'attention des personnels de chantier...

Les modalités de la transparence écologique ont été précisées dans la NRE et en fonction des modes constructifs retenus dans le Dossier de Consultation des Entreprises qui a été établi avant le lancement de la consultation pour retenir une entreprise ou un groupement d'entreprises. Le chantier fera l'objet d'un suivi environnemental par un écologue, pour la mise en œuvre de ces dispositions.

Les passages hydrauliques (passages inférieurs) implantés sur le tracé routier (page 45 pièce C dossier CNPN) prendront en compte les éventuels corridors de déplacement des reptiles et amphibiens identifiés

*La rivière Dordogne constitue une barrière difficilement franchissable par les reptiles et amphibiens. Les ripisylves de la Dordogne servent de corridors pour le déplacement des amphibiens, ainsi que les bordures des massifs forestiers situés au Sud du projet (commune de Castelnaud-la-Chapelle). A noter que les déplacements des amphibiens sont reportés sur la carte intitulée « fonctionnement écologique local » et présentée en page **108** du Dossier loi sur l'eau (pièce B). Pour les reptiles, les lisières des bosquets sont principalement utilisées par ce groupe comme habitat de repos et de déplacement, en particulier les lisières bien ensoleillées. Les ouvrages hydrauliques (présentés en page 45 du dossier CNPN) prévus en premier lieu pour le rétablissement des écoulements superficiels des bassins-versant naturels seront effectivement efficaces pour les déplacements des amphibiens de part et d'autre de la nouvelle voie routière. Les reptiles ont des déplacements plus locaux et en lien avec les lisières des boisements.*

Un écologue expert suivra les travaux de renaturation des habitats impactés ...

... avant et pendant les travaux en accompagnement du dégagement des emprises (vérification des arbres à cavités, signaler la présence de plantes invasives, relever la présence d'espèces peu mobiles type amphibiens, ...), et pour permettre, si besoin, un déplacement d'espèces.

Il assurera le suivi écologique (phase travaux) et le suivi de la mise en place des mesures de compensation.

L'objectif sera de suivre l'évolution et la dynamique des populations et d'évaluer l'efficacité des mesures.

4/ S'agissant de la réserve n°4,

La Commission d'enquête reprend à son compte la réserve émise par le CNPN dans son avis du 20 mars 2017 « mesures renforcées de réduction sur les milieux humides en phase travaux par les engins ».

Les mesures en faveur du milieu naturel et les milieux humides sont présentées dans le chapitre 5.4.3 (pages 140 et suivantes) du dossier loi sur l'eau (pièce B).

L'objectif est bien de limiter tout risque d'impact supplémentaire en phase travaux.

Pour ce faire, la mise en œuvre des mesures en faveur de l'environnement sont rigoureusement dirigées, coordonnées, contrôlées, adaptées, par un écologue ou coordinateur environnement, garant des engagements du maître d'ouvrage.

En phase de préparation de chantier, une Notice de Respect de l'Environnement (NRE) a été rédigée qui fixe l'ensemble des prescriptions à respecter. Cette NRE sera jointe aux différents marchés de travaux lors des phases de consultation. Le critère environnement aura une part substantielle dans l'analyse des offres. Le choix des entreprises portera également sur leurs capacités à répondre et prendre en compte ces prescriptions environnementales dans leur organisation de chantier.

La NRE prévoit des prescriptions en phase chantier et notamment :

- la mise en défens des zones sensibles (zones humides, ripisylves,...),
- les mesures de réduction des risques de pollution accidentelle des eaux,
- la mise en place de bâches de protection pour les amphibiens,
- la protection d'une frayère à brochets par la mise en place de big-bags,
- la création d'abris pour les reptiles,
- la protection de chiroptères en cas de destruction de gîtes
- les mesures de réduction du dérangement des espèces (gène sonore, émissions de poussières dans l'air et l'eau, travaux de nuit),
- le respect de la transparence écologique au niveau de la ripisylve de la Dordogne pendant les travaux,
- la gestion des espèces végétales invasives,...

Au cours du chantier, le coordinateur environnement assure une déclinaison opérationnelle de la NRE, suit la bonne mise en place des prescriptions environnementales et rappelle aux entreprises les obligations à respecter pour que le chantier respecte les mesures précisées dans les dossiers réglementaires.

Les missions du coordinateur environnement et le process de management environnemental sont exposés au point 5.2 de la présente.

5/ S'agissant des réserves n°5, 6 et 7, une convention entre le Conservatoire des Espaces Naturels d'Aquitaine (CEN), l'établissement public territorial du bassin de la Dordogne (EPIDOR) et le Département de la Dordogne pour l'occupation du Domaine Public Fluvial, la mise en œuvre et le suivi des mesures compensatoires a été signée le 13 novembre 2017 (cf. annexe n°2)

Le CEN assurera le suivi scientifique de la bonne mise en œuvre des mesures compensatoires et EPIDOR sera chargé de la réalisation des travaux et des actions de suivi.

Les obligations de la convention concernent la mise en œuvre des mesures de compensation sur les sites du Pech, de Fayrac et de Coux et Bigaroque telles qu'elles sont décrites dans les dossiers déposés par le Conseil départemental de la Dordogne auprès du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) et pour lesquels le CNPN a donné un avis favorable sous conditions le 20 mars 2017 et le 18 juillet 2017.

La convention est conclue sur une durée de 30 ans suivant la mise en œuvre des mesures compensatoires (réponse au point 5).

En article 8 de ladite convention, il est indiqué que le Département est tenu de garantir l'efficacité des mesures compensatoires (obligation de résultat) et à ce titre doit faciliter le processus d'adaptation des actions en fonction des résultats des suivis et des préconisations du comité de pilotage (réponse au point 6).

La convention prévoit en outre en article 4.1 la rédaction par le CEN d'un projet d'exécution de restauration et un plan de gestion qui s'appuient sur une évaluation scientifique du patrimoine naturel des sites du Pech, de Fayrac et de l'île sise au sein de la rivière Dordogne sur le territoire de la Commune de Coux et Bigaroque et de son évolution et décrit les objectifs de gestion en vue de la protection ou de la restauration des espaces naturels du site. (Réponse au point 7).

La mise en œuvre du suivi est organisée de la manière suivante (cf. article 3.3 de la convention).

- Projet d'exécution et élaboration des plans de gestion pour les sites du Pech, de Fayrac et Ile du Coux : 2018,
- Mise en œuvre des mesures compensatoires du Pech et de Fayrac : après réalisation des ouvrages d'art du Pech et de Fayrac - 2<sup>ème</sup> semestre 2019 ou année N ;
- Suivi scientifique et actions
  - o année N+3 : première évaluation et réorientation du plan de gestion le cas échéant,
  - o années N+8, N+13, N+18, N+23, N+28 : évaluations quinquennales,
  - o année N+30 : fin de suivi.

#### **4 – NATURE ET MOTIF DES MODIFICATIONS APPORTEES AU PROJET AU VU DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

Pour tenir compte du résultat de la consultation du public et des réserves de la commission de la Commission d'enquête, le maître d'ouvrage s'engage à procéder à la mise en place d'un revêtement de chaussée phonique.

Cette modification est limitée. Elle représente un coût estimatif de 60 k€ soit 0,15 % du montant total de l'opération et ne remet donc pas en cause l'économie générale du projet.

#### **5 – LES ENGAGEMENTS EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT**

##### **5.1 – Rappel des mesures d'évitement, réduction et compensation liées au projet**

Le tableau annexé (cf. annexe n°3) récapitule l'ensemble des mesures environnementales (évitement, réduction et compensation) liées au projet de contournement de Beynac, que ce soit en phase travaux ou en phase exploitation.

##### **5.2 – Une démarche environnementale volontaire et exigeante**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Le coordinateur environnement a pour missions :**

- **le conseil du maître d'ouvrage au cours de toutes les étapes du projet ;**
- **le contrôle de la démarche qualité sur le volet environnement du maître d'ouvrage et des prestataires ;**
- **le respect des obligations et des engagements du Maître d'ouvrage en faveur de l'environnement :**
  - . Respecter les obligations du maître d'ouvrage du projet : obligations légales, arrêtés d'autorisation (DUP, AU IOTA, PA, ...)
  - . Maîtriser tous les risques environnementaux pour satisfaire à l'obligation de résultat du Maître d'ouvrage ;
  - . Mettre en œuvre les engagements du Maître d'ouvrage contenus dans les dossiers d'autorisations administratives;
- **la mise en œuvre des spécifications environnementales du projet et l'organisation de la réduction, voire de la compensation, de toute nuisance constatée au cours des opérations et notamment :**
  - . Intégrer les mesures du Plan de Respect de l'Environnement (PRE) des entreprises et élaborer le cas échéant des notes d'information préalables au chantier et destinées aux employés des entreprises ;
  - . Participer à la définition d'un plan de circulation et d'un plan de chantier réduisant au minimum les emprises travaux ;
  - . Définir au plus tôt les zones à protéger du chantier (mise en défens des habitats ou espèces sensibles ou invasives par un balisage et une signalétique adaptés) ;
  - . Contrôler régulièrement la bonne conduite du chantier (le respect du balisage, des consignes, localisation du stockage des matériaux, l'assainissement temporaire, la propreté du chantier, les points de collecte ...) ;

- . Suivre la gestion des déchets du chantier y compris les matières dangereuses et/ou polluantes (collecte, tri, stockage, évacuation...), et analyser les registres tenus par les entreprises lors de l'évacuation et du traitement de ces déchets ;
- . Contrôler et valider les aménagements écologiques définis et leur mise en œuvre ;
- . Relever les non-conformités ;
- . Proposer des solutions de traitement des non conformités au Maître d'œuvre en lien avec l'entreprise ;
- . Proposer des réponses concrètes aux sollicitations des tiers notamment concernant les nuisances de chantier pour les riverains (sonores, olfactives, poussières...) ;
- **l'accompagnement des marchés**
- **le contrôle de la performance environnementale des entreprises**
  - . Avis sur le PAQ (Plan d'Assurance Qualité) des entreprises,
  - . Coordination des entreprises (synchronisation des interventions pour minimiser les impacts, vérification et organisation des moyens techniques mis en œuvre par les entreprises),
  - . Contrôle du registre tenu par le responsable du chantier sur le suivi des déchets de chantier,
  - . Suivi du matériel et conditions de stockage...
- **la sensibilisation du personnel du chantier sur les préconisations d'ordre environnemental**
- **le conseil préalable à l'exécution des travaux** : mise à jour des enjeux environnementaux, rappels réglementaires, procédures, formation...
- **le contrôle environnemental du chantier** : visites régulières et suivi de chantier, suivis d'indicateurs environnementaux, contrôles inopinés et identification et proposition de traitement des non-conformité, participation aux réunions de chantier, tenue du Registre Journal de la Coordination Environnementale (RJCE)
- **Rendre compte** : point hebdomadaire avec la Maîtrise d'œuvre et la Maîtrise d'ouvrage, présentation régulière du bilan environnemental
- **l'assistance lors de la réception des travaux** : bilan final de performance environnementale, appui à la réception environnementale des travaux...
- **le suivi de la réalisation des mesures compensatoires** (restauration de la couasne du Pech et de Fayrac et réouverture de l'île du Coux et Bigaroque), participation au comité de pilotage et à la définition du cahier des charges des travaux et du plan de gestion, suivi scientifique ;
- **la communication et l'information.**

## 6 – ANNEXES

Sont annexées à la présente déclaration de projet :

- **annexe 1** : rapport du maître d'ouvrage du 3 novembre 2017 en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission d'enquête du 25 octobre 2017
- **annexe 2** : convention entre le Conservatoire des Espaces Naturels d'Aquitaine (CEN), l'établissement public territorial du bassin de la Dordogne (EPIDOR) et le Département de la Dordogne pour l'occupation du Domaine Public Fluvial, la mise en œuvre et le suivi des mesures compensatoires du 13 novembre 2017
- **annexe 3** : tableau des mesures d'évitement, réduction et compensation

Compte tenu de ce qui précède, le Département de la DORDOGNE :

- PREND ACTE de l'avis favorable émis par la commission d'enquête le 20 novembre 2017,
- CONSTATE, par la présente déclaration de projet, l'intérêt général du projet d'aménagement des routes départementales n° 703, 49 et 57, contournement de BEYNAC, sur le territoire de la commune de SAINT VINCENT DE COSSE, CASTELNAUD LA CHAPELLE et VEZAC ;
- DECIDE DE POURSUIVRE, à l'issue de l'enquête publique unique, le projet d'aménagement des Routes départementales n° 703, 49 et 57, contournement de BEYNAC, sur le territoire de la commune de SAINT VINCENT DE COSSE, CASTELNAUD LA CHAPELLE et VEZAC ;
- DEMANDE à Madame la Préfète de la Dordogne de :
  - prendre l'arrêté autorisant la réalisation des travaux correspondants au titre de l'autorisation unique Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA),
  - se prononcer sur la demande de travaux en site inscrit sur le territoire de la commune de SAINT VINCENT DE COSSE,
- DEMANDE à M. le Maire de VEZAC et à Mme la Maire de CASTELNAUD LA CHAPELLE de délivrer les permis d'aménager sollicités sur le territoire de leur commune ;
- PRECISE que la présente déclaration de projet sera publiée dans les conditions du CGCT et affichée dans les communes concernées par le présent projet.

Voie de la Vallée de la Dordogne.  
Routes départementales n°703, 49 et 57.  
Contournement de BEYNAC

DÉCLARATION DE PROJET

Annexe 1

Coulounieix-Chamiers, le 03 novembre 2017

DGA DE L'AMENAGEMENT ET DES MOBILITES

Direction du Patrimoine Routier,  
Paysager et des Mobilités  
Pôle Pilotage et Maîtrise d'Ouvrage  
Service Ordonnancement  
Pilotage et Coordination

LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

à

Monsieur Jean-Marc DIVINA

Président de la commission d'enquête

Objet : RD 703-49-53 - Contournement de BEYNAC  
Autorisation Unique IOTA et Permis d'Aménager  
Enquête publique du 21/08 au 17/10/2017

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement et à l'article 6 de l'arrêté préfectoral n°DDT/SEER/2017/014 du 26 juillet 2017 modifié par l'arrêté préfectoral n°DDT/SEER/2017/026 du 18 août 2017, vous m'avez remis par procès-verbal du 25 octobre 2017, les observations émises lors de l'enquête publique unique relative aux demandes d'autorisation unique installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) et de permis d'aménager concernant les travaux du contournement de Beynac-et-Cazenac qui s'est déroulée du 21 août 2017 au 17 octobre 2017 :

- 236 observations écrites et documents déposés sur les registres mis à disposition du public en mairies de Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac et Beynac et Cazenac,
- 2411 observations déposées sur le registre dématérialisé, <https://www.registre-dematerialise.fr/453>
- 6 observations déposées à l'adresse mail suivante : [ddt-enquete-publique-beynac2017@dordogne.gouv.fr](mailto:ddt-enquete-publique-beynac2017@dordogne.gouv.fr)

Le procès-verbal de synthèse exposant le déroulement général de l'enquête sollicite une réponse du maître d'ouvrage sur des thématiques, issues de l'analyse des nombreuses observations déposées dans le cadre de la présente enquête publique.

Pour le PRESIDENT,

Le VICE-PRESIDENT délégué,

  
Jeannik NADAL

**REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE**  
**AU PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION D'ENQUETE DU 25 OCTOBRE 2017**  
**ET AUX OBSERVATIONS EMISES PENDANT L'ENQUÊTE**

**PREAMBULE**

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

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

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

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

Par ailleurs, pendant le déroulement de l'enquête, le Maître d'Ouvrage a fait constater des agissements fallacieux de collectifs opposés au projet et qui étaient de nature à fausser le résultat de l'enquête. Les constats ainsi effectués par huissier ont été transmis à la Commission d'enquête.

Dès lors, afin de répondre de la manière la plus exhaustive possible, par le présent rapport, le Maître de l'ouvrage, s'attachera dans un premier temps à répondre aux grands thèmes et questions soulevés par la Commission d'enquête dans son procès-verbal de synthèse et dans un second temps, il traitera les questions particulières.

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

**1 - L'OBJET DE L'ENQUETE**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Cour Administrative d'Appel de Bordeaux, dans son arrêt en date du 29 juin 2009, a confirmé le jugement du Tribunal administratif en jugeant « *... qu'eu égard tant à l'intérêt de l'opération pour la sécurité publique qu'aux précautions prises pour la protection du patrimoine architectural, les inconvénients qu'elle présente ne sont pas de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique ; ...* »  
... et M. FORRAY de relever que la CAA « *considère que le projet est d'utilité publique au regard de ses avantages et en dépit de son coût* ».

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

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

## 2 – L'ELABORATION DU DOSSIER

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

- a associé les services de l'Etat, et notamment la Direction Départementale des Territoires (DDT) et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de la Nouvelle-Aquitaine, dans le cadre notamment de quatre réunions de cadrage en dates des 1er avril 2016, 14 juin 2016, 6 septembre 2016 et 10 octobre 2016, tout au long de l'établissement du dossier ;
- s'est assisté des conseils et expertises d'organismes compétents en matière d'environnement avec le partenariat de l'Etablissement public territorial du bassin de la Dordogne (EPIDOR) et celui du Conservatoire des Espaces Naturels (CEN) Aquitaine.

## 3 – LES AUTORISATIONS SOLLICITEES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3-2 – Deux Permis d'Aménager liés aux Sites Patrimoniaux Remarquables (loi CAP –du 7/7/2016)

Les communes de CASTELNAUD LA CHAPELLE et VEZAC, disposent chacune d'une ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) depuis 1995.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 4-1 – ASPECT CIRCULATION

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

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

Par ailleurs, les deux aménagements ne doivent pas être opposés mais sont complémentaires.

Les objectifs principaux poursuivis par l'aménagement communal sont de sécuriser le cheminement des piétons par la réalisation d'une promenade le long de la Dordogne, de mettre en valeur le patrimoine du village, en supprimant l'encorbellement inesthétique existant préalablement au-dessus de la rivière Dordogne.

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

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

- Au droit du restaurant Maleville, au point le plus contraint, la chaussée est toujours de 4.80 m. Cet étranglement n'a pas réglé la difficulté de croisement des véhicules.
- Coté Est, dans le virage, la chaussée est certes élargie à 6m mais la hauteur du mur de protection incite les véhicules à se déporter sur la voie. L'effet paroi n'améliore pas, là encore, la fluidification du trafic.

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



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

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

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

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

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

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

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

De surcroît, les vitesses pratiquées seront également ralenties par la présence du giratoire à Monrecour.

Q: Peut-on estimer la régulation des flux de véhicules par ces deux itinéraires par une approche comptable plausible ?

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

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

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

Elle constate que sur les 8 1 00 déplacements observés :

- 5 300 s'apparentent à du trafic de transit, soit les deux tiers,

- 2 800 sont considérés comme des échanges avec Beynac ou Saint Cyprien (origine ou destination ou du trafic local).

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

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

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

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

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

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

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

*« Le trafic sur la RD 53 reste insignifiant, l'intersection avec la RD 53 ne fait pas l'objet d'enjeu particulier. »*

Les temps moyens d'attente au niveau de la voie ferrée (sortie de la plaine de Castelnaud) aux moments les plus chargés sont très acceptables également.

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

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

- Giratoire de Monrecour (RD703) : « Les réserves de capacité du giratoire RD 703 aux moments les plus chargés, au pic de fréquentation, à l'horizon 2041 sont importantes. Aucun dysfonctionnement n'est envisagé ».
- Carrefour avec la route de Castenaud (RD 703) : l'intersection RD 49 / RD 703 sud reste dans les mêmes dispositions qu'aujourd'hui, on soulèvera de ce fait une certaine persistance des remontées de file constatées au pic de fréquentation (remontées de file quand même amoindries).
- Carrefour avec la route de Beynac (RD703 actuelle) : Les temps moyens d'attente au stop sont très acceptables aux moments les plus chargés à l'horizon 2041 et restent acceptables (proches de la limite) à l'heure de pointe du soir, au pic de fréquentation à l'horizon 2041.

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

## 4-2 - PAR LES DEMANDES DE COMPTAGE

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

Les données de trafic figurent dans la pièce E2 dossier d'actualisation de l'Étude d'Impact en page 90. Elles sont complétées par les documents suivants joints en annexe du présent rapport :

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

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

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

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

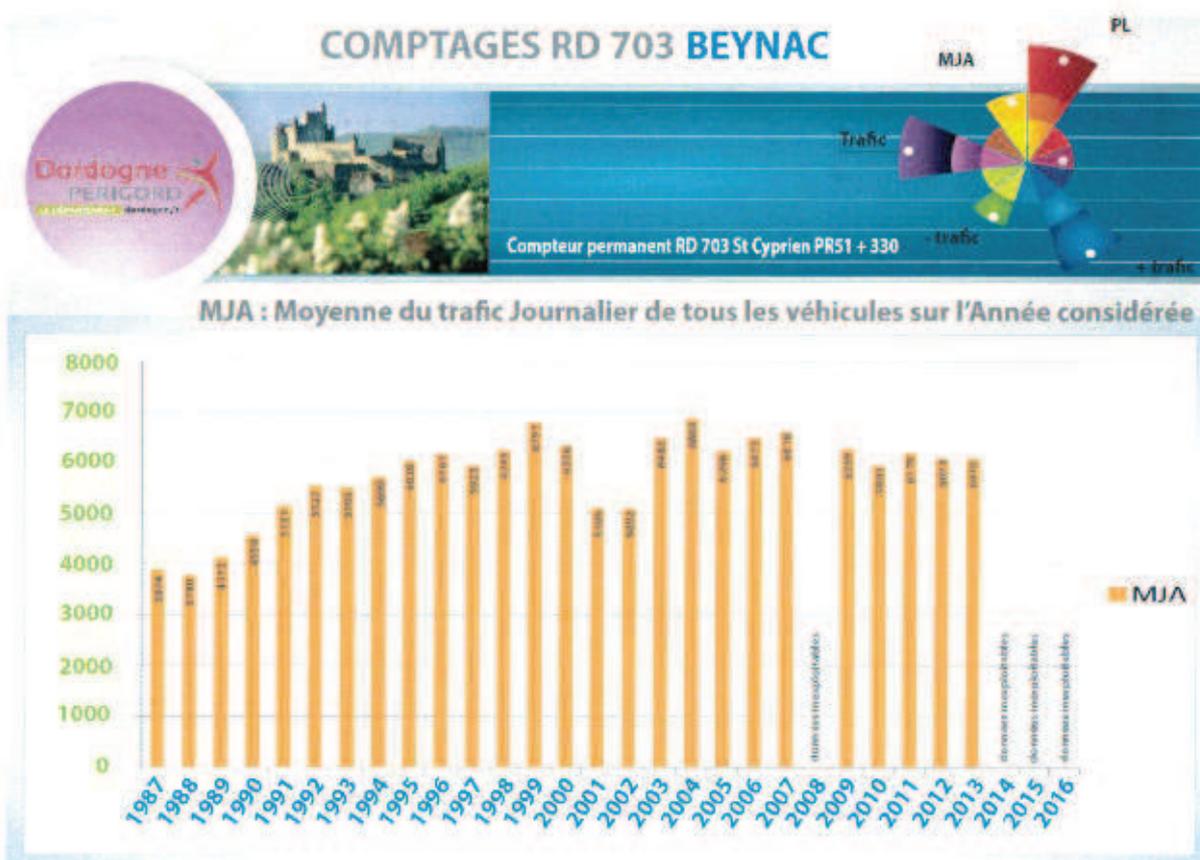
L'autoroute A 89 a été ouverte à la circulation en plusieurs phases :

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

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

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

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



#### 4-3 - VOIE MODES DOUX

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- la Vélo-route Voie verte de la Vallée du Céou, d'ores et déjà aménagée sur 25 km entre CASTELNAUD LA CHAPELLE et L'ABBAYE-NOUVELLE dans le Lot,
- les itinéraires cyclables SARLAT – Périgord Noir au Nord de BEYNAC et de VEZAC,
- les circuits de randonnées du Plan Départemental des Itinéraires de Petites Randonnées (PDI/PR),
- le chemin de Grande Randonnée GR 64.

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

Enfin, le présent aménagement a fait l'objet de deux courriers de saisie adressés au Président de la Région Nouvelle-Aquitaine et à Mme la Préfète de la Dordogne, le 17 août 2016, afin de s'assurer de l'éligibilité de l'opération à un financement européen au titre du FEADER – mesure 7.5 « Investissement à usage public dans les infrastructures récréatives et informations touristiques ».



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le dossier prévoit notamment :

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

*Les fouilles des fondations de l'ensemble des appuis seront réalisées à l'abri de batardeaux. Toutes les semelles des piles seront réalisées à l'aide de batardeaux disposant d'une revanche de 50cm sur la cote de crue biennale pour faire face aux débris charriés par la Dordogne. L'étanchéité du fond et la mise à sec seront effectuées par pompage, puis filtrage avant rejet dans le milieu naturel (rivière Dordogne). Une fois les piles réalisées, les batardeaux seront arasés au-dessus des semelles au niveau 61.50 m pour l'ouvrage de Fayrac et au niveau 59.00 m pour celui du Pech afin de ne pas apparaître dans le lit de la Dordogne.*

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

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

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

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

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

Le projet d'aménagement paysager présenté en Pièce G répond aux exigences globales et respectueuses du site dans son ensemble. Cinq séquences paysagères ont été identifiées sur le

linéaire du tracé et ont été traitées de manière spécifique afin qu'un paysage naturel se remette en place rapidement, en adéquation avec le cadre existant.

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

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

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

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

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

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

- Concernant la FAUNE - p 35 ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En juillet 2012, le bassin de la Dordogne a été reconnu Réserve de biosphère par l'UNESCO. Avec une surface totale de près de 24 000 km<sup>2</sup>, le bassin de la Dordogne est la plus vaste Réserve de biosphère en France et la première au monde à englober un bassin versant dans son intégralité. Elle concerne une population de 1 200 000 habitants, sur cinq départements (Puy de Dôme, Cantal, Corrèze, Lot, Dordogne, Gironde). EPIDOR est la structure de coordination de la réserve de biosphère.

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

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

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

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

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

L'emprise totale du projet sur le territoire comprenant la chaussée, ses accotements et les 4 bassins multifonctions, représente une superficie inférieure à 0,17 km<sup>2</sup> soit approximativement 0,0007% de la surface totale de la Réserve de biosphère du bassin de la Dordogne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Q : Ces allégations reviennent souvent dans les observations recueillies.

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

L'infrastructure nouvelle est conçue pour être insubmersible en crue de récurrence centennale.

Un dispositif de cuvelage de part et d'autre du pont-rail des Milandes accompagné d'une station de pompage et de relevage permet d'étanchéifier la section routière dont le profil en long se situe en dessous de la cote de la crue centennale.

Le dispositif est prévu pour fonctionner de manière autonome.

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

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

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

M FORRAY souligne d'ailleurs dans son rapport que :

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

#### 4-11- SUR LE PATRIMOINE

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

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

M FORRAY souligne d'ailleurs dans son rapport que :

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

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

#### **PATRIMOINE archéologique**

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

Q: Ces sites identifiés seront-ils suffisamment préservés ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### + obs 1305 rapport diagnostic 2015

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

### 4-12 - Effets sur la santé :

Le bruit : rappel de la réglementation

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

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

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

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

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

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

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

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

**Q : Les mesures effectuées ne concernent que le bruit quantitatif, alors que le niveau qualitatif n'est pas abordé ? (Différence de perception d'un bruit et de gêne ressentie selon la nature de la source: exemple cité: << bruit d'un moteur ou du chant d'un oiseau >>).**

Une étude de l'impact bruit basée sur les niveaux sonores quantitatif et qualitatif mesurés auprès sites similaires aurait été intéressante.

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

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

#### 4-12 - Sur le chantier

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le développement de la périurbanisation est craint par quelques contributeurs.

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

Par ailleurs, les documents locaux de planification devront nécessairement :

- prendre en compte les contraintes inhérentes au site :
  - o Proximité des Monuments Historiques (Classés : châteaux de Beynac et de Castelnaud la Chapelle, Inscrits : châteaux de Marqueyssac et de Fayrac)
  - o Site inscrit : Vallée de La Dordogne.

- o Site Natura 2000 : Vallée de la Dordogne.
- o SPR (ex ZPPAUP) : Sites Patrimoniaux Remarquables sur les Communes de Castelnaud la Chapelle et Vézac.
- o ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique.
- o Site majeur d'Aquitaine

- être compatibles avec les documents de planification couvrant la zone d'étude (PPRI, SAGE, SDAGE,...)

Le respect de ces exigences réduit de facto les potentialités constructibles du périmètre concerné.

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

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

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

Il conclut (cf. extrait ci-après) :

**En revanche il est évident que des parties de la falaise, de quelques dizaines ou de quelques centaines de mètres cubes, au maximum, vont inéluctablement se détacher dans un avenir impossible à préciser.**

**Dans ces conditions, en attendant l'exécution d'un réseau de surveillance par mesures directes et par télémesures, des précautions élémentaires sont indispensables:**

- interdiction du passage rapide et de l'arrêt prolongé des poids lourds, moteurs même au ralenti, sur la route départementale à la base de la falaise;

- interdiction de l'usage d'explosifs puissants sous la falaise. Seules, des petites charges de quelques centaines de grammes pourraient être tolérées.

- impossibilité d'admettre l'exécution de grands travaux d'élargissement de la route départementale à partir de terrassements de plusieurs centaines de mètres cubes, à l'explosif. Une variation sensible du champ actuel des contraintes à la base de la falaise et au niveau topographique ou au-dessous du niveau de la route, présente des risques. Une modélisation pourrait éventuellement les quantifier.

L'exécution de travaux de confortement qui dépasseront, à l'évidence, les ressources financières de la commune de BEYNAC ET CAZENAC, devra faire appel à des procédés délicats à mettre en œuvre, qui ne pourront être confiés qu'à des entreprises spécialisées et reconnues sur le marché des travaux de cette catégorie.

Enfin, à la suite des expériences pratiques recueillies à LAROQUE-GAGEAC, nous recommandons vivement de signaler aux autorités communales les bruits de craquements qui pourraient être perçus par les habitants des maisons situées directement sous la falaise, en attendant l'installation d'appareillages de mesures des déformations et des émissions sonores dans un spectre de fréquences inaudibles par l'oreille humaine.

  
P. Ch. LEVEQUE  
Professeur.

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

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

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

- en 2013 étude de prospection contre les éboulements rocheux,
- en 2017, étude de protection contre les éboulements rocheux.

Ces études ont confirmé les aléas et risques.

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

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

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

- Sur l'élaboration du projet et son acceptabilité :

Q: cette observation certes généraliste montre la demande du citoyen d'être associé aux projets qui le concerne et ce avant toute finalisation. Dans le cas présent, de manière écrite ou orale, les intervenants insistent sur le fait de participer au projet même si légalement le maître d'ouvrage en est dispensé. Pourquoi une concertation avant la clôture du projet postérieur de nombreuses années de celle effectuée lors de la DUP n'a-t-elle pas été effectuée ?

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

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

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

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

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

La convention consacre trois principes :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4-17 – PROPOSITION DE VARIANTES

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

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

M. FORRAY a notamment relevé dans son rapport :

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

## 5 - LES CONTRE-PROPOSITIONS

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

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

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

Il peut néanmoins être précisé :

- S'agissant de la déviation PL par la route des crêtes ou RD25 ou autre voie communale : les caractéristiques géométriques de cette route ne peuvent (sauf travaux d'aménagement gigantesques) autoriser une déviation PL pérenne qui serait accidentogène. L'accident de Puisseguin en Gironde doit nous ramener à une sage prudence.
- Les solutions proposant des alternatives douces (pistes cyclables, parkings, ..) ne ciblent pas le trafic de transit et ne répondent donc pas aux objectifs du contournement.
- Les améliorations ponctuelles de carrefours (giratoire au carrefour du Luc à Vézac (D703-D57) ou mise en place de feu de circulation provisoires dans le bourg de Beynac en période estivale), si elles peuvent régler des conditions de circulation ponctuelles, n'ont pas vocation également à dévier le trafic de transit du bourg de Beynac.
- La viabilité technique et économique du ferroutage en zone rurale reste très incertaine.

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

## 6 – QUESTIONS PARTICULIERES

### Questions personnelles des contributeurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2296 dématérialisé BRENDEL, La barrière « La Treille » demande des protections pour le bruit n'étant inclus dans les mesures prévues.

Il convient de se rapporter au paragraphe 4.12 du présent document. Par ailleurs il peut être précisé que les simulations de bruits sont modélisées en tenant compte du contexte environnemental et

notamment de la topographie, des vents dominants, ... De surcroît, des mesures in situ après mise en service de l'infrastructure, seront réalisées par le maître d'ouvrage pour vérifier si les dispositions mises en œuvre sont conformes et suffisantes.

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

Il s'agit d'une erreur matérielle en page 44 de la pièce C Dossier CNPN.

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

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

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

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

## **7- PIÈCES JOINTES**

Pièce n°1 : étude de trafic SORMEA de 2016

Pièce n°2 : étude de trafic SORMEA de 2017

Pièce n°3 : relevé de trafics au pic de fréquentation 2016

Pièce n°4 : relevé de trafics au pic de fréquentation 2017

Pièce n°5 : étude thermographique du professeur Lévêque

**Le Maître d'ouvrage se tient à la disposition de la Commission d'enquête pour tout complément d'information qu'elle jugerait utile.**

Fait à Périgueux le 3 novembre 2017,

Pour le PRÉSIDENT,

Le VICE-PRÉSIDENT délégué,



Jeannik NADAL

Voie de la Vallée de la Dordogne.  
Routes départementales n°703, 49 et 57.  
Contournement de BEYNAC

DÉCLARATION DE PROJET

Annexe 2



**CONVENTION CADRE**  
pour la mise en œuvre et le suivi des mesures compensatoires  
dans le cadre de l'opération d'aménagement du contournement de BEYNAC-ET-CAZENAC  
(RD49, 53 et 703) sur les Communes de SAINT-VINCENT-DE-COSSE, CASTELNAUD-LA-CHAPELLE  
et VEZAC, dans le département de la Dordogne

ENTRE

Le Département de la Dordogne, sis 2, rue Paul Louis Courier – CS 11200 – 24019 PERIGUEUX Cedex représenté par Monsieur Jacques AUZOU, Vice-président du Conseil départemental chargé des routes dûment habilité par délibération de la Commission Permanente n°17.CP.VI. du 4 septembre 2017,

ci-après dénommé « le Département »,  
D'une part,

ET

Le Conservatoire des Espaces Naturels d'Aquitaine (CEN), sis, Domaine de Sers - 64 000 PAU, représenté par Madame Catherine MESAGER, Présidente, dûment habilitée par délibération de son Conseil d'Administration en date du 16 juin 2017,

ci-après dénommé « CEN »,  
D'autre part,

ET

L'Etablissement public territorial du bassin de la Dordogne (EPIDOR), ayant son siège social à Place de la laïcité - 24250 CASTELNAUD-LA-CHAPELLE, représenté par Monsieur Frédéric DELMARES, Administrateur d'EPIDOR, dûment habilité par arrêté du Président d'EPIDOR, en date du 27 octobre 2017.

ci-après dénommé « EPIDOR »,  
D'autre part,

## PREAMBULE

Le Département de la Dordogne est Maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement du contournement de BEYNAC-et-CAZENAC (RD 49, 53 et 703) sur les Communes de SAINT-VINCENT-de-COSSE, CASTELNAUD-la-CHAPELLE et VEZAC, déclarée d'Utilité Publique par arrêté préfectoral en date du 26 décembre 2001.

Ce projet d'aménagement comporte une voie de contournement routière d'un linéaire de 3,2 km reliant la RD 703 à MONRECOUR à la RD57 à VEZAC et une voie « modes doux » spécifique connectée aux itinérances douces existantes ou en projet. Il comprend 2 ouvrages de franchissement de la Dordogne (OA du Pech et de Fayrac), un ouvrage sous la voie ferrée (pont-rail des Milandes).

Ce projet est concerné par une demande d'Autorisation Unique pour les Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (AU-IOTA) soumis à autorisation au titre de l'article L 214-3 du Code de l'Environnement. Dans le cadre de la constitution de ce dossier, l'actualisation de l'étude d'impact demandée par le service instructeur, a révélé, après la séquence Eviter-Réduire-Compenser, des impacts résiduels sur l'environnement qui doivent être compensés par le Maître d'ouvrage.

L'entier dossier ainsi constitué a été soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale (AE) et du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN), dont l'avis favorable en date du 20 mars 2017 est assorti de la condition suivante : des conventions finalisées sur les espaces de compensation doivent être conclues pour une durée de trente ans et ce avant la prise de l'arrêté préfectoral d'autorisation.

Les mesures de compensation proposées prévoient la réalisation de travaux de restauration qui nécessitent l'élaboration de projets d'exécution et de plans de gestion à la charge du Département.

Celles-ci concernent l'emprise du Domaine Public Fluvial (DPF).

Dès lors, le Département de la Dordogne, accompagné des experts au sein de sa maîtrise d'œuvre, a sollicité l'appui des services d'EPIDOR pour l'élaboration des mesures compensatoires associées au projet.

Un avis complémentaire du CNPN en date 18 juillet 2017 portant sur les éléments nouveaux dont la présence potentielle de frayères à brochets dans un bras mort situé en rive droite de l'ouvrage de Fayrac, il est demandé au Département de mettre en œuvre des mesures de compensation complémentaires favorables à cette espèce.

EPIDOR en qualité de Gestionnaire de la rivière Dordogne doit également délivrer une Autorisation d'Occupation du Domaine Public Fluvial pour la réalisation des mesures compensatoires, des travaux et l'implantation définitive des ouvrages dans le lit de la Dordogne (piles).

EPIDOR est une institution interdépartementale créée en 1991 par les six Conseils Départementaux concernés par la vallée de la Dordogne : le Puy de Dôme, le Cantal, la Corrèze, le Lot, la Dordogne et la Gironde. Il a été reconnu en tant qu'Établissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne (EPTB) par arrêté du préfet de bassin Adour Garonne du 13 novembre 2006.

EPIDOR a été créé afin d'assurer une gestion équilibrée du bassin hydrographique de la Dordogne et concourir à un développement économique et social durable du territoire.

Il a pour mission de promouvoir la cohérence de l'action publique et le dialogue territorial au travers d'études et de programmes de gestion et d'animation menés sur tout le bassin de la Dordogne. Il facilite la prévention des inondations, la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau, ainsi que la gestion et la restauration de la biodiversité des écosystèmes aquatiques et des zones humides. Il contribue à la mise en valeur du bassin de la Dordogne et à la promotion de son image de marque.

Pour ce faire, EPIDOR assure un rôle d'étude, d'information, d'animation et de coordination. Il assure en particulier un rôle de conseil, d'assistance technique et administrative auprès des acteurs du bassin hydrographique de la Dordogne, notamment auprès des Collectivités membres. Il peut porter la maîtrise d'ouvrage d'études et de travaux et intervenir sur les cours d'eau. Il anime l'Observatoire du bassin de la Dordogne chargé de compiler, de conserver et de partager des données concernant la qualité des eaux, les milieux aquatiques, la biodiversité, les inondations... Il élabore et met en œuvre les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux. Il assure la gestion du domaine public fluvial. Il coordonne la Réserve mondiale de biosphère de la Dordogne.

La politique d'intervention d'EPIDOR découle directement des orientations définies dans la Charte vallée Dordogne, élaborée en 1991 et précisées lors des Etats Généraux du bassin de la Dordogne de 2001 et 2012.

Dans le cadre de conventions passées entre l'État, voies navigables de France et EPIDOR, l'Établissement est engagé, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, dans l'expérimentation du transfert de propriété du domaine public fluvial du bassin de la Dordogne.

En outre, le Département pour garantir la mise en œuvre des mesures compensatoire s'est rapproché du CEN Aquitaine (Conservatoire d'Espaces Naturels) pour s'attacher ces conseils et son expertise.

Le CEN est une Association qui a pour objet de conserver durablement le patrimoine naturel aquitain, en impliquant la société dans le respect de la charte du réseau des Conservatoires d'espaces naturels et en visant à constituer un réseau de sites naturels pour conserver et valoriser le patrimoine naturel régional. Elle contribue à la connaissance, à la gestion, à la valorisation et à la conservation des richesses biologiques et patrimoniales constituées par les espèces, les habitats et les paysages naturels avec des actions de connaissance, de maîtrise foncière et d'usage, de gestion et de valorisation du patrimoine naturel de la Région Nouvelle-Aquitaine et d'expertise et d'accompagnement des politiques publiques.

Pour ce faire, elle est dotée d'un Conseil scientifique, et a notamment comme moyen d'action le portage des mesures compensatoires dans le cadre prévu par la réglementation, la Charte éthique des conservatoires, le processus décisionnel du CEN Aquitaine et l'accompagnement et la sensibilisation des Collectivités territoriales, des Organismes ou Propriétaires publics ou privés ou des Entreprises et des citoyens dans le respect des objectifs de l'Association.

Le CEN constitue le garant scientifique de la bonne mise en œuvre des mesures compensatoires et EPIDOR sera chargé de la réalisation des travaux et des actions concrètes de suivi.

## IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

### ARTICLE 1<sup>ER</sup> : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :

- d'autoriser le Département à occuper le domaine public fluvial pour les besoins de l'opération de contournement de BEYNAC par EPIDOR, en sa qualité de gestionnaire du Domaine Public Fluvial,
- de définir les modalités de coopération entre le Département de la Dordogne, EPIDOR et le CEN dans le cadre de la mise en œuvre et du suivi des mesures compensatoires définies dans le dossier présenté au Conseil National de Protection de la Nature et qui portent sur le domaine public fluvial au niveau des sites du Pech (Commune de CASTELNAUD-la-CHAPELLE), de Fayrac (Commune de VEZAC) et de l'Île de COUX-et-BIGAROQUE (Commune de COUX-et-BIGAROQUE).

### ARTICLE 2 : AUTORISATION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

Par la présente, EPIDOR, en qualité de Gestionnaire de la Dordogne sur le secteur de BEYNAC, en vertu d'une convention du 22 décembre 2014, autorise le Département de la Dordogne à occuper le domaine public fluvial pour la réalisation des travaux des ouvrages du Pech et de Fayrac et des mesures compensatoires, et à implanter de façon définitive des ouvrages dans le lit de la Dordogne (piles et surplombs).

### ARTICLE 3 : PRINCIPE DES MESURES COMPENSATOIRES ET ENGAGEMENTS DU DEPARTEMENT

#### 3.1 Principe

La mise en œuvre des mesures compensatoires, objet de la présente convention, est un engagement du Département, Maître d'ouvrage du contournement de BEYNAC, pour compenser les impacts résiduels de son projet sur l'environnement.

Celles-ci sont détaillées dans le dossier d'autorisation unique IOTA – sous dossier de dérogation pour destruction d'habitats d'espèces protégées - document intitulé « Pièce C – dossier CNPN » (pages 175 à 181) et l'additif relatif à la compensation liée aux frayères à brochets transmis suite à l'avis complémentaire du CNPN du 18 juillet 2017.

Elles consistent en :

- la restauration d'un bras mort (couasne) de la Dordogne au niveau de la ripisylve du Pech sur la Commune de CASTELNAUD-la-CHAPELLE,
- la restauration d'un bras mort (couasne) en rive droite de la Dordogne au niveau de l'ouvrage de Fayrac sur la Commune de VEZAC,
- la réouverture d'un ilot de la Dordogne sur la Commune de COUX-et-BIGAROQUE.

### 3.2 Estimation

L'estimation de la mise en œuvre et du suivi de ces mesures à la charge du Département s'établit comme suit :

Projet d'exécution et Plan de gestion (CEN)	30.000 € TTC
Mesures de compensation du Pech (EPIDOR)	100.000 € TTC
Mesures de compensation de Fayrac (EPIDOR)	60.000 € TTC
Mesures de compensation de COUX-et-BIGAROQUE (EPIDOR)	85.000 € TTC
Suivi des mesures compensatoires (CEN)	35.000 € TTC
Provision pour réorientation Plan de gestion (actions)(EPIDOR)	20.000 € TTC
<b>TOTAL</b>	<b>330.000 € TTC</b>

Toute modification à la hausse de l'enveloppe prévisionnelle devra faire l'objet d'un avenant.

### 3.3 Calendrier

La mise en œuvre des mesures de réduction et de compensation est à intégrer dans le calendrier global de l'opération du contournement de BEYNAC pour des raisons de coordination de chantier (réalisation de l'ouvrage d'art du Pech) et environnementale (notamment respect des périodes sensibles pour les espèces).

Les mesures de réduction en phase chantier seront suivies par le Coordinateur environnement (écologue) en lien avec EPIDOR et le CEN.

Sous réserve des autorisations administratives et des aléas de l'opération, les mesures compensatoires pourraient être réalisées comme suit :

- CEN - Projet d'exécution et élaboration des plans de gestion pour les sites du Pech, de Fayrac et Ile du Coux : 2018 ;

- EPIDOR - Mise en œuvre des mesures compensatoires du Pech et de Fayrac : après réalisation des ouvrages d'art du Pech et de Fayrac - 2<sup>ème</sup> semestre 2019 ou année N ;
- CEN - Suivi scientifique et EPIDOR – actions
  - o année N+3 : première évaluation et réorientation du plan de gestion le cas échéant,
  - o années N+8, N+13, N+18, N+23, N+28 : évaluations quinquennales,
  - o Année N+30 : fin de suivi.

Chacune des étapes fera l'objet d'une convention d'application entre le Département, EPIDOR et le CEN, tenant compte des prescriptions des services de l'Etat et des conclusions du Comité de Pilotage, précisant la nature des actions, le calendrier de mise en œuvre et leur évaluation détaillée.

#### ARTICLE 4 : OBLIGATIONS DU CEN ET D'EPIDOR

Le CEN assure le suivi scientifique de la bonne mise en œuvre des mesures compensatoires et EPIDOR sera chargé de la réalisation des travaux et des actions de suivi.

Ces obligations concernent la mise en œuvre des mesures de compensation sur les sites du Pech, de Fayrac et de COUX-et-BIGAROQUE telles qu'elles sont décrites dans les dossiers déposés par le Conseil départemental de la Dordogne auprès du Conseil National de la Protection de la Nature et pour lesquels le CNPN a donné un avis favorable sous conditions le 20 mars 2017 et le 18 juillet 2017.

↳ Pour le site du Pech, ces mesures de compensation ont pour objectifs :

- la revitalisation des habitats favorables aux espèces emblématiques des abords de la Dordogne, et en premier lieu à la loutre d'Europe et les odonates, par réouverture des bras morts de CASTELNAUD et aménagement des berges au droit du viaduc du Pech,
- la réduction de la dynamique de colonisation de l'Erable negundo au sein de la ripisylve,
- la scarification d'arbres permettant de les faire évoluer vers des arbres à cavité afin de favoriser les chiroptères arboricoles et les oiseaux des milieux boisés et/ou pose de nichoirs,
- le suivi de l'efficacité des interventions qui sera lié à des indicateurs tels que : l'augmentation du nombre de cavités servant de gîte pour les chiroptères ou de nids pour les oiseaux forestiers, l'accueil éventuel pour la reproduction de la Loutre d'Europe, l'attractivité du milieu pour les libellules rivulaires (Cordulie splendide, Cordulie à corps fin, Gomphe de Graslin),
- l'établissement d'un plan de gestion pour une durée de 30 ans.

Pour ce site, ces mesures s'inscrivent dans un projet de plus grande ampleur initié par EPIDOR, lié à la recréation/ renaturation du bras mort et bras secondaire de la Treille, dans la continuité du bras mort de CASTELNAUD.

↳ Pour le site de Fayrac sur la Commune de VEZAC, les mesures de compensation consistent :

- en une réouverture du bras par l'aval de manière à garantir des niveaux d'eau plus propices au frai notamment du brochet, y compris sous et en aval des piles de l'actuel pont (réorganisation des usages actuels, dont la périodicité semble compatible avec le réaménagement écologique (usages essentiellement estivaux) : *Approfondissement de l'ordre de 1 mètre du fond du lit actuel (terrassement en déblai et évacuation d'environ 1000 à 1500 m<sup>3</sup> de matériaux)*,
- dans la mise en lumière du site, à minima rive gauche du bras côté Dordogne pour optimiser les chances de réapparition d'herbiers aquatiques comme support de ponte : *Débroussaillage puis abattage et dessouchage d'une vingtaine de sujets ligneux*,
- dans la restauration morphologique de la configuration physique des berges et la mise en scène du fond du lit (diminution de la pente des berges, élargissement de la surface en eau...) : *terrassement en déblai remblai sur une trentaine de mètres de large au maximum (environ 500 m<sup>3</sup>)*,
- un coup de pouce sera donné à la reconquête végétale et animale par la plantation d'ourlet de plantes héliophytes, la mise en place de structures de diversification fonctionnelle du milieu (souches...), permettant de garantir rapidement l'habitabilité du milieu : *plantations d'environ 250 mottes de plantes héliophytes et mise en scène d'une dizaine de souches d'arbres abattus*,
- l'établissement d'un Plan de gestion pour une durée de 30 ans.

↳ Pour le site de COUX-et-BIGAROQUE, ces mesures de compensation concernent :

- l'ouverture de l'îlot situé dans le domaine public fluvial et en proie à l'enfrichement sur 4,7 hectares puis un entretien en prairie de fauche,
- la conversion de la peupleraie sur une surface de 2 hectares après son exploitation,
- le suivi de l'efficacité des interventions qui se fera à travers une observation de présence et de chasse pour les espèces d'oiseaux des milieux ouverts,
- l'établissement d'un plan de gestion pour une durée de 30 ans.

Les actions liées à la mise en œuvre des mesures compensatoires se déclinent en 4 missions :

#### **4.1 – Rédaction du Projet d'exécution des travaux et du Plan de gestion des sites :**

Il s'agit pour le CEN de rédiger un Projet d'exécution de restauration et un Plan de gestion qui s'appuie sur une évaluation scientifique du patrimoine naturel des sites du Pech, de Fayrac et de l'Île de COUX ET BIGAROQUE et de son évolution et décrit les objectifs de gestion en vue de la protection ou de la restauration des espaces naturels du site.

Pour cette mission, le CEN pourra faire appel à une expertise extérieure, dont le montant de prestation est compris dans l'estimation prévisionnelle prévue en article 3.2 de la présente.

La rédaction du Projet d'exécution des travaux et du Plan de gestion fait l'objet d'une convention d'application spécifique entre le CEN et le Département.

Le Plan de gestion sera soumis à une évaluation au bout de 3 ans dans un premier temps et tous les 5 ans par la suite.

#### **4.2 – Mise en œuvre des actions :**

EPIDOR assurera la mise en œuvre des actions retenues avec le CEN, le Comité de pilotage et le Département. Ainsi, EPIDOR aura pour mission :

- l'élaboration des dossiers de consultation des entreprises,
- le choix des entreprises de travaux,
- la mise en œuvre des travaux confiée à des entreprises.

L'actualisation annuelle des Programmes de travaux de gestion :

- proposition d'un programme d'intervention chiffré,
- élaboration des dossiers administratifs et réglementaires nécessaires à l'autorisation des interventions (Loi sur l'eau, Natura 2000) – hormis celles déjà autorisées dans le dossier Autorisation Unique IOTA déposé par le Département.
- information des riverains, visites de terrain,
- cartographie sur Système d'Information Géographique,
- élaboration du cahier des charges techniques d'intervention.

Suivi des travaux :

- appui technique pour la réalisation des travaux,
- relation avec les entreprises,
- suivi régulier des chantiers,
- organisation des chantiers,
- coordination avec les travaux de contournement réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Département, et particulièrement en matière de sécurité (Coordonnateur SPS : Entreprise Qualiconsult M. CHERION) et en matière environnementale (Coordinateur Environnement ou Ingénieur Ecologue en cours de recrutement).

Pour ces actions, EPIDOR pourra faire appel à des entreprises extérieures, dont le montant des prestations est compris dans l'estimation prévisionnelle prévue en article 3.2 de la présente.

Une convention d'application spécifique entre le CEN – EPIDOR et le Département sera réalisée l'année n-1 pour l'engagement des travaux de restauration, pour fixer les modalités techniques et financières.

#### 4.3 – Animation du Comité de pilotage :

Le Département se charge de réunir et d'animer un Comité de pilotage, constitué à minima :

- des signataires de la convention,
- des services d'ETAT (DDT – Direction Départementale des Territoires, DREAL – Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, structure porteuse du site Natura 2000, AFB, ONCFS Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage),
- autres structures pouvant apporter un avis technique dans l'élaboration et pour la validation du Plan de gestion (structures associatives : Fédération de Pêche, ...).

Ce Comité de pilotage sera réuni :

- pour le lancement de l'état des lieux du plan de gestion afin de valider la méthodologie,
- pour la présentation des résultats de cet état des lieux et pour valider les orientations de gestion,
- pour valider le projet d'exécution et le plan de gestion une fois rédigés,
- puis une fois par an pour présenter l'évaluation des actions de gestion mise en œuvre et le programme d'intervention de l'année suivante.

#### 4.4 – Evaluation des actions de gestion mises en œuvre :

Il sera procédé à une évaluation au bout de 3 ans dans un premier temps et tous les 5 ans ensuite.

Conformément à l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature, les Plans de gestion seront établis pour une durée de 30 ans.

Il s'agit de mener un bilan des actions entreprises et une mise à jour des inventaires et de vérifier l'efficacité, la cohérence et la pertinence des opérations et des objectifs du Plan, afin de les modifier s'ils ne sont pas en mesure d'atteindre les objectifs à long terme.

En second lieu, cette évaluation peut servir à adapter le plan aux modifications de connaissance du site (suite aux inventaires et aux études), à l'évolution du milieu (suite à la gestion, à des catastrophes naturelles ou à des changements de conditions écologiques ou humaines).

Le CEN aura en charge cette évaluation.

Ces éléments conduiront :

- à la rédaction d'une nouvelle version du Plan de gestion pour les cinq années suivantes,
- à une évaluation annuelle du Plan de travail, qui se solde par le bilan annuel d'activités.

## ARTICLE 5 : OBLIGATIONS DU DEPARTEMENT

Le Département de la Dordogne suit et valide les actions suivantes :

- l'élaboration du Projet d'exécution des travaux et du Plan de gestion,
- la mise en œuvre des Programmes de travaux,
- l'évaluation et la mise à jour du Plan de gestion.

Le Département de la Dordogne inscrit les enveloppes financières nécessaires au financement de ces actions au fur et à mesure de leur définition dans le cadre de conventions d'application de la présente convention cadre.

Les validations du Département sont exclusivement expresses et notamment au travers du compte rendu de réunion du Comité de pilotage (validations DCE, conformité des travaux, programme d'actions...).

## ARTICLE 6 : MISE EN ŒUVRE ET SUIVI-EVALUATION DE LA CONVENTION

Les partenaires se réuniront au minimum une fois par an en Comité de pilotage pour :

- o veiller à la bonne application de cette convention,
- o valider les actions à mettre en œuvre et si besoin infléchir les actions prévues,
- o constater les moyens mis en œuvre et les résultats obtenus au regard des prévisions pour la période écoulée,
- o identifier les facteurs favorables et les difficultés rencontrées,
- o établir les prévisions techniques et financières pour la période suivante.

Le Département est chargé de l'organisation du Comité de pilotage (convocation, secrétariat...).

A l'issue de ce Comité de pilotage annuel (année n), une convention d'application à caractère financier sera établie entre les partenaires pour sa mise en œuvre lors de l'année n+1.

En dehors de cette réunion bilan, les services du Département de la Dordogne, EPIDOR et du CEN se tiennent informés régulièrement, par tout moyen, de l'avancement des démarches.

## ARTICLE 7 : DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de sa date de signature et prend fin après une période de 30 ans suivant la mise en œuvre des mesures compensatoires.

## ARTICLE 8 : RESPONSABILITES

Le Département est tenu de garantir l'efficacité des mesures compensatoires (obligation de résultat), et à ce titre, doit faciliter le processus d'adaptation des actions en fonction des résultats des suivis et des préconisations du comité de pilotage.

Le CEN assume la responsabilité des études, des suivis scientifiques et des bilans annuels.

EPIDOR assume la responsabilité des procédures et des travaux qui lui sont confiés dans le cadre de la présente convention et notamment tous les litiges y afférents (entreprises, riverains...).

Aucune Partie ne pourra en aucun cas être responsable du préjudice subi par les autres Parties et résultant d'une inexécution de leurs obligations.

## ARTICLE 9 : AVENANT

Des modifications pourront être apportées à la présente convention par voie d'avenant après accord des parties signataires.

## ARTICLE 10 : LITIGE

Pour toute contestation qui s'élèverait entre les parties à la convention, relative à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention, ces dernières s'engagent à rechercher un règlement amiable, préalablement à toute procédure judiciaire.

En cas de litiges sur cette convention ou sur les avenants qui s'y rapportent, seul le Tribunal Administratif de Bordeaux est compétent.

Fait en 3 exemplaires originaux, à Périgueux le **13 NOV. 2017**

Pour le Conservatoire des Espaces Naturels  
(CEN)

Conservatoire des Espaces Naturels d'Aquitaine  
MNF du Domaine de Sarran - Siège Social  
100000 - 64000 PAU  
www.cena-aquitaine.fr  
0033 5 51 00 91 04 Z

Pour l'Etablissement Public Territorial du  
Bassin de la Dordogne,

EPIDOR  
Place de la laïcité  
20000 - 64100 MAUD-LA-CHAPELLE  
Tél : 05 53 28 29 60  
Fax : 05 53 28 29 60  
e-mail : epidor@eptb-dordogne.fr

Pour le Département de la Dordogne,

Pour le Président du Conseil Départemental,  
et par délégation,  
Le Vice Président chargé des Routes

Jacques AUZOU

Voie de la Vallée de la Dordogne.  
Routes départementales n°703, 49 et 57.  
Contournement de BEYNAC

DÉCLARATION DE PROJET

Annexe 3

## TABLEAU DE SYNTHÈSE DES MESURES ENVIRONNEMENTALES

Le tableau ci-après récapitule l'ensemble des mesures environnementales (éviter, réduire et compenser) liées au projet de contournement de Beynac, que ce soit en phase travaux ou en phase exploitation.

Thématique concernée	Mesure
<b>Mesures d'évitement</b>	
Eaux superficielles Milieu naturel	<p><b>Préservation des berges, des ripisylves de la Dordogne et des boisements rivulaires</b> par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le choix d'un tracé perpendiculaire à la Dordogne,</li> <li>- la traversée en viaduc (ouvrages d'art Pech et Fayrac) préserve la continuité des berges et les déplacements des espèces le long de la Dordogne, de ses boisements humides associés,</li> <li>- les longueurs des viaducs, le positionnement des culées pour préserver des habitats humides,</li> <li>- l'implantation des piles des ouvrages pour limiter l'impact sur certains bras morts de la Dordogne.</li> </ul>
Milieu naturel	<b>Evitement de la mare à l'Ouest du pont de Fayrac</b> fréquentée par de nombreuses espèces d'amphibiens (Alyte accoucheur, Grenouille agile, Crapaud épineux, Grenouille de Lessona et Grenouille rieuse)
Eaux superficielles Milieu naturel	<b>Evitement du ruisseau du Beringot</b> (enjeux de préservation de la zone humide associée et des espèces liées à l'eau : Cordulie splendide, Cordulie à corps fin, Gomphe de Graslín, Agrion de Mercure, Loutre d'Europe)
Milieu naturel	<b>Préservation du gîte à chiroptères</b> – lieu-dit la Barrière Gîte anthropique fréquenté par Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Noctule de Leisler
<b>Mesures de réduction</b>	
Eaux superficielles Milieu naturel	<b>Choix du positionnement du tracé</b> permettant de limiter les impacts sur le milieu naturel (mesure de réduction en phase Etudes)
Eaux superficielles (rivière Dordogne) Milieu naturel	<b>Mise en place d'ouvrages à grande ouverture (viaducs du Pech et de Fayrac)</b> permettant : <ul style="list-style-type: none"> <li>- de limiter les impacts sur les écoulements en crue de la Dordogne,</li> <li>- de limiter les incidences sur les déplacements de la faune.</li> </ul>
Eaux superficielles et souterraines (rejets au milieu récepteur, protection des eaux) Milieu naturel	<b>Mise en place d'ouvrages de gestion des eaux de ruissellement de la plateforme routière</b> (4 bassins multifonctions) permettant de réduire les impacts sur le milieu récepteur (rivière Dordogne et espèces liées aux milieux aquatiques et sensibles aux MES, etc)
Eaux superficielles (écoulements naturels)	<b>Mise en place d'ouvrage d'infiltration des écoulements naturels interceptés</b> permettant de ne pas modifier les écoulements naturels existants et d'assurer une transparence hydraulique du projet
Milieu naturel	<b>Mise en place d'abris pour les reptiles</b> (Couleuvre verte et jaune, Lézard des murailles, Lézard vert occidental, Couleuvre à collier, Couleuvre vipérine)
Eaux superficielles et souterraines Milieu naturel	<b>Limitation des impacts de la voie douce sur les boisements alluviaux</b> et les espèces inféodées à ces boisements
Eaux superficielles et souterraines Milieu naturel	<b>Remise en état des zones de travaux</b> au droit des OA Pech et Fayrac,
Eaux superficielles et souterraines Milieu naturel	<b>Non utilisation de produits phytosanitaires</b> (zéro-pesticides) lors de l'entretien des abords de la future voirie

Thématique concernée	Mesure
Milieu naturel	<b>Reconstitution des lisières</b> au niveau des boisements aux abords des ponts en faveur des reptiles (Couleuvre verte et jaune, Couleuvre à collier, Couleuvre vipérine), chiroptères, oiseaux et petits mammifères terrestres (Hérisson d'Europe)
Milieu humain (riverains)	<b>Acquisition des 4 bâtis sous emprise du projet</b> par le Conseil Départemental de la Dordogne
Milieu humain (riverains)	<b>Isolations de façades des bâtis impactés</b> par des nuisances sonores (8 bâtis concernés)
Milieu humain (occupation du sol, espaces agricoles)	<b>Rétablissement des chemins agricoles,</b> <b>Protection des canalisations du réseau d'irrigation collectif</b> traversées par le projet de contournement au droit du lieu-dit « Les Magnanas » à Vézac, <b>Plantations de noyers</b> et convention avec les agriculteurs pour leur entretien.
Milieu humain (riverains) Patrimoine/Paysage (Châteaux, insertion paysagère) Milieu naturel (en priorité chiroptères et autres groupes faunistiques)	<b>Mise en place de divers aménagements paysagers</b> en lien avec le projet de contournement : <ul style="list-style-type: none"> <li>- plantations d'arbres pour limiter les impacts visuels pour les riverains et depuis les châteaux proches,</li> <li>- Modelés paysagers prévus pour limiter les vues depuis les châteaux proches et les riverains,</li> <li>- Plantations au droit de l'ancienne Gare de Castelnaud-la-Chapelle pour réduire les risques de collision des chiroptères.</li> </ul>
Milieu humain (activités touristiques, sportives et de loisirs)	Mise en place d'un <b>axe mode doux</b> sur environ 4 km, <b>Rétablissement des chemins de randonnées pédestres et VTT</b> existants ou déviés vers la voie mode doux.
Milieu humain (riverains)	<b>Mesures en phase chantier pour limiter les impacts et nuisances sur les riverains, et activités humaines :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivi environnemental du chantier : établissement du PRE par les entreprises, présence d'un chargé environnement sur le chantier, etc.,</li> <li>- Mise en place de mesures spécifiques aux nuisances en phase chantier : respect des horaires de chantier, absence de travaux de nuit, arrosage des pistes de chantier, accès aux habitations maintenus durant toute la durée des travaux, ou des accès alternatifs seront proposés, etc.</li> <li>- Réalisation d'un dossier bruit de chantier par les entreprises en charge des travaux dans lequel seront précisés l'organisation spatiale et temporelle des travaux, les nuisances sonores attendues et les actions proposées pour limiter les nuisances (mesures permettant de réduire l'impact sonore du chantier et actions de communication auprès des riverains),</li> <li>- Information des riverains préalablement et durant le chantier : des informations sur le chantier seront proposées sous forme de lettres aux riverains distribuées aux personnes concernées, de réunions publiques, de panneaux d'information ou autres supports de communication.</li> </ul>
Eaux superficielles et souterraines Milieu naturel	<b>Mesures en phase chantier pour limiter les impacts sur le milieu naturel, la rivière Dordogne et les eaux souterraines :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Délimitation stricte des emprises, mise en défens des sites à enjeu, réduction du risque d'intrusion de spécimens dans les emprises des travaux (bâches anti-amphibiens, etc.),</li> <li>- Suivi environnemental du chantier : établissement du PRE par les entreprises, présence d'un chargé environnement sur le chantier, suivi du chantier par un écologue, mesures en cas de pollution accidentelle, etc.</li> <li>- Suivi de la qualité des eaux de la Dordogne en phase chantier (prélèvements à minima en aval de chaque viaduc),</li> <li>- Suivi des espèces faunistiques (spécimens, arbres à cavités), protection des spécimens en cas de destruction de gîtes de chiroptères,</li> <li>- Réduction des emprises travaux pour limiter les impacts sur les bras morts et les zones humides,</li> <li>- Adaptation du phasage des travaux par rapport aux périodes sensibles (notamment vis-à-vis des travaux de défrichage, et des espèces faunistiques),</li> <li>- Limitation du dérangement des espèces : limitation des émissions de poussières dans l'air et dans l'eau, adaptation des dispositifs lumineux en cas de travaux nocturnes, plans de déplacements des engins de chantier, réduction de la gêne sonore,</li> <li>- Suivi des plantes invasives en phase travaux.</li> </ul>

Thématique concernée		Mesure
<b>Mesures de compensation</b>		
Milieu naturel (zones humides, boisements humides, Loutre d'Europe, chiroptères, odonates et espèces piscicoles, etc.)	<p><b>Mise en place d'une compensation vis-à-vis des impacts sur les zones humides, les boisements alluviaux bordant la Dordogne et la faune protégée :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Site de compensation envisagé au droit du bras mort de Monrecour sur la commune de Castelnaud-la-Chapelle (dit site de la ripisylve du Pech).</b></li> </ul> <p>L'objectif de cette mesure est d'améliorer la fonctionnalité écologique des boisements humides, par revitalisation des habitats favorables aux espèces emblématiques des abords de la Dordogne, et en premier lieu à la Loutre d'Europe et aux chiroptères. Des actions de gestion de la colonisation des boisements par l'Erable negundo sont également prévues pour améliorer la qualité écologique des boisements humides.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Site de compensation envisagé au droit du bras mort de Fayrac en rive droite sur la commune de Vézac</b></li> </ul> <p>Cette compensation consiste :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ en une réouverture du bras par l'aval de manière à garantir des niveaux d'eau plus propices au frai notamment du brochet, y compris sous et en aval des piles de l'actuel pont (réorganisation des usages actuels, dont la périodicité semble compatible avec le réaménagement écologique (usages essentiellement estivaux) ;</li> <li>❖ en la mise en lumière du site, à minima rive gauche du bras côté Dordogne pour optimiser les chances de réapparition d'herbiers aquatiques comme support de ponte ;</li> <li>❖ en la restauration morphologique de la configuration physique des berges et la mise en scène du fond du lit (diminution de la pente des berges, élargissement de la surface en eau...) ;</li> <li>❖ et finalement dans le coup de pouce donnée à la reconquête végétale et animale par la plantation d'ourlet de plantes héliophytes, la mise en place de structures de diversification fonctionnelle du milieu (souches...), permettant de garantir rapidement l'habitabilité du milieu.</li> </ul>	
Milieu naturel (espèces d'oiseaux de milieux ouverts et semi-ouvert)	<p><b>Mise en place d'une stratégie de conservation au droit du site de Coux et de Bigaroque</b>, pour répondre à un besoin compensatoire pour les espèces d'oiseaux de milieux ouverts et semi-ouverts (telles que l'Alouette lulu, la Pie grièche écorcheur, la Chevêche d'Athéna) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ouverture du secteur en voie d'enfrichement sur 4,7 ha puis entretien en prairie de fauche,</li> <li>- Conversion de la peupleraie sur une surface de 2 ha.</li> </ul>	
<b>Mesures de suivi</b>		
Milieu naturel	<p><b>Suivi en phase exploitation des mesures en faveur du milieu naturel :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suivi de l'évolution des populations pour évaluer l'évolution des populations des espèces concernées suite à la réalisation de l'infrastructure et de relier les résultats au résultat des suivis d'efficacité des aménagements écologiques,</li> <li>- Suivi des frayères post-aménagement : suivi sur 2 secteurs de frayères potentielles identifiées par la MEP19 (en aval de l'OA Pech et en amont de l'OA Fayrac) sera mis en place afin de vérifier que le projet n'a pas d'incidence sur ces zones de frayères potentielles. Ce suivi sera effectué 1 an puis 5 ans après la mise en service du contournement de Beynac. Si besoin et en fonction de ces suivis à +1 an et +5 ans, un suivi à 10 ans pourra être envisagé si nécessaire.</li> <li>- Suivi de l'efficacité des mesures de réduction,</li> <li>- Suivi de l'efficacité des mesures compensatoires (site du Pech, site de Fayrac et site de Coux) : conventionnement entre Le Département – EPIDOR et le CEN prévoyant la mise en place d'un plan de gestion et d'un suivi sur 30 ans garanti par un comité de pilotage.</li> <li>- Suivi des plantes invasives.</li> </ul>	
Eaux superficielles	<p><b>Suivi en phase exploitation des eaux de la Dordogne (1, 3 et 5 ans suivant la mise en service)</b> pour vérifier l'efficacité des dispositifs de traitement des eaux (bassins multifonction) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Paramètres suivis : température, pH, conductivité, chlorures, DCO, DBO5, MES et Hydrocarbures totaux et les paramètres analysés sur sédiments seront : Plomb, Zinc, Cuivre, Cadmium, Hydrocarbures totaux et HAP,</li> <li>- Lieux de prélèvements : aval des deux viaducs Pech et Fayrac.</li> </ul>	