

BILAN DE CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

CREATION D'UNE BOUCLE MULTIMODALE D'ACCES AUX DEUX RIVES DE LA VALLEE DE LA DORDOGNE, AU COEUR DU TRIANGLE D'OR LES MILANDES – CASTELNAUD-LA- CHAPELLE – MARQUESSAC – BEYNAC POUR DE NOUVELLES MOBILITES SECURISEES

Du 28 septembre 2023 au 09 novembre 2023

Garants désignés par la CNDP

Brigitte FARGEVIEILLE et Roland PEYLET

Date de remise du rapport, le 08/12/2023



Sommaire

<i>Avant-propos</i>	4
<i>Synthèse pour les décideurs et pour le public</i>	4
Les enseignements clefs de la concertation	4
Recommandations synthétiques des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public à la suite de cette concertation, jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	6
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants	7
<i>Introduction</i>	8
Le projet objet de la concertation	8
La saisine de la CNDP	13
Garantir le droit à l'information et à la participation	14
<i>Le travail préparatoire</i>	15
Les résultats de l'étude de contexte	16
Une expertise complémentaire	17
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	18
<i>Le dispositif de concertation</i>	19
<i>Avis sur le déroulement de la concertation</i>	22
Un droit à l'information effectif malgré des insuffisances.....	22
Un droit à la participation effectif	23
<i>Bilan quantitatif de la participation du public : les chiffres clés</i>	27
<i>Des évènements en parallèle de la concertation préalable</i>	28
<i>Synthèse des arguments exprimés</i>	34
Synthèse des observations et propositions ayant émergées pendant la concertation.....	34
<i>Recommandations des garants au porteur du projet</i>	37
<i>Liste des annexes</i>	40

Avant-propos

Le présent bilan a été rédigé par les garants de la concertation préalable Brigitte Fargevieille et Roland Peylet. Il a été communiqué par les garants dans sa version finale le 08/12/2023 sous format PDF non modifiable au Conseil départemental de Dordogne, responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.dordogne.fr/>

Ce bilan a également été remis, à cette même date, à la Commission nationale du débat public (CNDP) pour publication sur son site.

Le responsable du projet transmettra de son côté, sous deux mois maximum, sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (art. R.121-24 du code de l'environnement).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

Cette concertation s'est ouverte par l'ombre portée des décisions de justice relative à un projet antérieur de contournement du bourg de Beynac-et-Cazenac, dont le nouveau projet soumis à concertation préalable reprend en particulier le réemploi des ouvrages (piles de pont) dont la réalisation avait commencé d'être entreprise avant que le juge administratif n'en ordonne la démolition. Trois associations ont mis en œuvre leur droit d'initiative avec pour conséquence la tenue de cette concertation préalable.

Les membres des trois associations ont été présents à la première réunion publique pour faire savoir qu'ils ne viendraient pas officiellement aux autres réunions. Cette attitude, dommageable pour les garants qui croient aux vertus des échanges contradictoires, s'explique par le fait que les intéressés font de l'exécution de la décision de justice, sur le projet de contournement de Beynac-et-Cazenac, un préalable à toute concertation sur un nouveau projet. Toutefois de nombreux contributeurs se sont exprimés en réunion publique, sur le registre dématérialisé, sur les registres papiers, dans les ateliers thématiques et les cahiers d'acteur.

On peut considérer que la concertation a eu lieu même si une partie des options alternatives au projet *s'est exprimée dans des réunions organisées hors de la concertation préalable*. Au moins a-t-il été possible aux participants des ateliers et à la population qui s'est mobilisée, de développer divers arguments et quelques suggestions notamment d'aménagements routiers, piétonniers et cyclistes, d'aménagements paysagers et touristiques, de conception et d'exploitation du projet de navette.

C'est ainsi qu'a pu être débattu l'ensemble des thématiques identifiées lors de l'étude de contexte, correspondant à autant d'enjeux auxquels entend répondre le projet : enjeux de mobilité tant individuelle que collective, enjeux environnementaux et paysagers, enjeux économiques et touristiques, enjeux de sécurité tant routière que liée à des risques naturels.

Le rôle des garants a peut-être été en la circonstance, un peu plus développé qu'il ne l'est en principe habituellement, le porteur de projet, très expérimenté en matière d'enquête publique, l'étant un peu moins en matière d'organisation d'une concertation publique dont l'approche est fort différente.

De l'analyse des 2121 contributions, les garants constatent une diversité d'opinions concernant le projet, avec des points forts et des préoccupations exprimées.

Voici un résumé des principaux éléments.

Les principaux atouts du projet

- **Désengorgement des routes et amélioration de la sécurité routière**
La grande majorité des contributions reconnaissent le projet comme une solution pour soulager le trafic routier, en particulier la traversée de Beynac-et-Cazenac considérée comme dangereuse. L'impact positif du projet sur la sécurité est revenu très souvent, bénéficiant aussi bien aux habitants qu'aux touristes.
- **Développement des mobilités douces**
Le projet est vu comme une opportunité d'inclure des modes de transport doux au quotidien, ce qui pourrait contribuer à une meilleure qualité de vie et à une attractivité touristique accrue.
A noter que cet atout est également partagé par des personnes opposées au projet qui le sont essentiellement sur la création de la route. Un consensus est observable sur la réouverture de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac.
- **Développement du tourisme et de l'économie locale**
Le projet est perçu comme un moyen de renforcer l'attractivité du territoire, de dynamiser l'économie locale et de créer des emplois (notamment saisonniers) en répondant aux nouveaux modes de tourisme éco-responsable et en facilitant l'accès aux sites touristiques.

Les principales critiques au projet

- **Une opposition juridique forte**
Les personnes opposées au projet contestent la base juridique du nouveau projet, dénonçant le lien avec l'ancien projet de contournement et considèrent qu'il ne respecte pas la décision de justice.
- **Le coût de l'investissement**
Des contributeurs critiquent l'investissement important déjà engagé, certains s'inquiètent d'une réévaluation à la hausse du projet liée à l'inflation et enfin d'autres interrogent le coût d'entretien et de fonctionnement de l'ensemble de la boucle multimodale.
- **L'impact environnemental négatif**
Des inquiétudes s'expriment quant à l'impact écologique du projet, mettant en avant les conséquences néfastes sur la faune et la flore. A noter qu'à contrario d'autres contributeurs soulignent la prise en compte des enjeux environnementaux, notamment par la politique de compensation du projet.

La question de la destruction ou de la réutilisation des piles de pont sujet à controverse – qui a fait l'objet d'une expertise indépendante demandée par la CNDP – reste en suspens. Certains soutiennent que la réutilisation des piles peut réduire le coût du projet, tandis que d'autres insistent sur la nécessité de les détruire en raison de l'impact sur le paysage et du respect de la décision de la Cour administrative d'appel. Il y a également ceux qui, malgré leur opposition au projet, estiment que la destruction des piles aurait un coût environnemental trop élevé.

Recommandations synthétiques des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public à la suite de cette concertation, jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

En cas de poursuite du projet de boucle multimodale d'accès aux 2 rives de la Dordogne les garants demandent au porteur de projet de :

1 Informer régulièrement les publics

Les garants demandent au porteur de projet de publier les bilans de la concertation préalable des garants et la réponse du porteur du projet à ce bilan, ainsi que sa décision, les études disponibles ou à venir, les réponses aux questions posées par le public, l'évaluation des solutions alternatives et tout élément permettant la meilleure compréhension possible du projet.

Les garants demandent au porteur de projet de construire un plan de communication pour tenir régulièrement informés les publics sur les avancées du projet de boucle multimodale.

2 Poursuivre les ateliers thématiques

Les garants invitent le porteur de projet à prolonger la démarche d'échanges initiée lors des ateliers thématiques en mettant en place des groupes de travail dédiés aux préoccupations majeures qui ont émergé. Cela permettrait d'approfondir la faisabilité des pistes d'amélioration du projet proposées lors de la concertation préalable.

3 Mettre en place un comité de suivi

Les garants demandent au porteur de projet de mettre en place un comité de suivi multi-acteurs composé de riverains, d'élus, d'experts, d'associations, d'acteurs du monde économique et de représentants de l'Etat pour participer activement au suivi des engagements pris par le porteur de projet.

4 Maintenir le dialogue par une concertation continue

Les garants proposent au porteur de projet d'assurer la poursuite régulière du dialogue avec les parties prenantes par une concertation continue. L'organisation de réunions périodiques et de sessions d'information permettra de maintenir un flux de communication ouvert et transparent jusqu'à l'enquête publique.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Tableau des recommandations des garants au porteur du projet sur la boucle multimodale ainsi que sur les modalités d'association du public

Recommandations des garants au porteur du projet

1. Apporter les réponses à l'ensemble des questions posées (cf. annexe 10)
2. Analyser et évaluer les solutions alternatives proposées et porter les résultats à la connaissance du public dont l'utilisation de la route des coteaux (D25)
3. Faire preuve de la plus grande transparence quant aux critères de choix retenus pour les suites données au projet, en faisant le lien avec les résultats de la concertation préalable
4. Réaliser ou publier les éléments sur les flux potentiels (tous moyens de transports)
5. Faire connaître le coût actualisé du projet ainsi que son coût de fonctionnement et d'entretien
6. Expliquer comment seront traitées les zones de protection Natura 2000
7. Etudier une expérimentation (complémentaire) sur la route actuelle dans Beynac en créant une voie dédiée aux modalités douces : cyclistes, piétons et services de secours lorsque le projet sera réalisé

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants.

1. Rendre public le présent bilan à tous les participants contributeurs et acteurs de la concertation, aux élus des territoires concernés, à la presse régionale et spécialisée, aux autorités compétentes amenées à intervenir dans la suite de la procédure et dans la décision (autres services de l'État, autorité environnementale, commissaire enquêteur, commission européenne, etc.)
2. Rendre public de la même façon les enseignements tirés du présent bilan par le porteur du projet
3. Rendre public la décision du porteur de projet, en répondant aux recommandations des garants et en précisant les enseignements tirés du bilan de la concertation préalable
4. Mettre en place un comité de suivi intégrant l'ensemble des parties prenantes afin d'organiser les modalités de suivi articulant mieux les dimensions territoriales, thématiques et globales, éventuellement sous l'égide d'un tiers
5. Mettre en place des groupes de travail dédiés aux préoccupations majeures qui ont émergé lors de la concertation (mobilité individuelle et collective, sécurité routière et falaises, économie et tourisme, environnement et paysage), dans le cadre d'un dispositif d'ancrage territorial impliquant l'ensemble des parties prenantes.
6. Associer la communauté scientifique et universitaire, les organismes publics et les associations en charge de la protection de l'environnement au travail de préparation ou d'accompagnement de l'évaluation environnementale et aux études à conduire en vue de l'enquête publique
7. Rendre public les études menées (flux, route des coteaux, falaises et changement climatique)
8. Construire un plan de communication pour tenir régulièrement informés les publics sur les avancées du projet
9. Assurer la poursuite régulière du dialogue avec les parties prenantes par une éventuelle « concertation continue » jusqu'à l'enquête publique

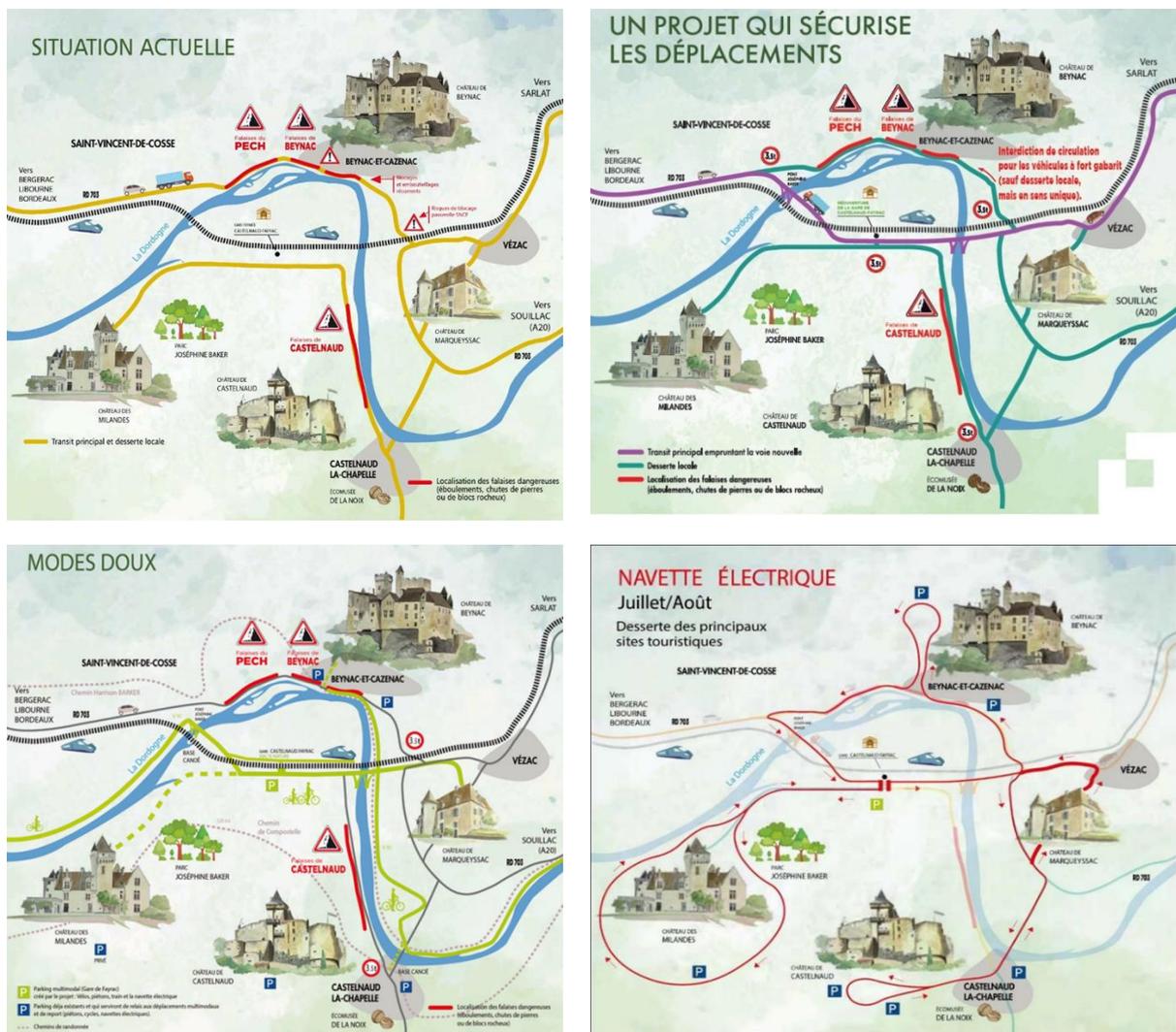
Introduction

Le projet objet de la concertation

- **Responsable du projet et décideurs impliqués**

Le porteur de projet est le Département de la Dordogne, agissant en accord avec les communes sur le territoire desquels se déploie le projet : Beynac-et-Cazenac, Vézac, Castelnaud-la-Chapelle et Saint-Vincent-de-Cosse.

- **Carte du projet**



- **Objectifs du projet selon le porteur du projet**

L'objectif majeur du projet de boucle multimodale, tel que le présente le porteur de projet, est de développer des alternatives modales décarbonées (desserte ferroviaire, navette électrique, continuités cyclables et pédestres) aux mobilités actuelles :

- en sécurisant la desserte des sites remarquables du triangle d'or au cœur du Périgord Noir,
- en organisant les flux de circulation de la voie de la Vallée de la Dordogne entre Bergerac, Sarlat et Souillac, afin de lever le dernier verrou routier constitué par la traversée du bourg de Beynac-et-Cazenac, et en assurant l'évitement des zones dangereuses,
- en renforçant l'attrait des territoires et les activités tournées vers la nature.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le projet est décrit comme se décomposant en trois volets complémentaires :

- La création d'une boucle multimodale apportant de nouvelles conditions de déplacement dans la vallée et entre les deux rives de la Dordogne, sécurisées et efficaces, répondant aux besoins de desserte des sites touristiques du Triangle d'Or, et permettant d'offrir aux populations locales des opportunités de déplacement décarboné, aujourd'hui inexistantes.

Elle permet de réduire le trafic automobile au sein du triangle d'or en donnant accès à l'ensemble des sites à pied, à vélo, en navette électrique, à partir d'un réseau de lieux de stationnement et d'une halte ferroviaire rouverte en période estivale et aménagée en halte nature et environnement.

Cette boucle permet d'assurer la continuité de la voie verte V91, qui n'est pas praticable entre Saint Vincent de Cosse et Vézac, de renforcer et valoriser les différents circuits déjà existants ou en cours d'aménagement qui participent à la dynamique touristique et culturelle du Périgord Noir ;

- Un parti d'aménagement d'infrastructures permettant de sécuriser la circulation et les accès aux sites (notamment ceux situés en rive gauche de la Dordogne, actuellement enclavée dans ce secteur), en créant une voie verte (V91) pour le passage des vélos et des piétons et en déportant les circulations de transit de l'actuelle RD703 vers une nouvelle voie routière, reprenant le tracé d'un projet de déviation antérieur annulé par le juge administratif et réutilisant, pour les deux traversées de la Dordogne, des parties d'ouvrage dont le même juge a ordonné la démolition avec remise du site dans son état initial, circonstance qui a pesé sur la concertation et sur laquelle nous reviendrons ;
- La mise en place d'un plan de circulation qui organise la gestion des flux de véhicules de tourisme et de poids lourds, afin d'assurer :
 - o La continuité du trafic de transit de la voie de la Vallée de la Dordogne,
 - o La sécurisation de la traversée des bourgs et en particulier celui de Beynac-et-Cazenac en empêchant les blocages inhérents à l'impossibilité de croisement des poids-lourds dans le bourg,
 - o L'évitement des zones à risques des falaises pour au moins deux-tiers du trafic existant,
 - o La possibilité d'organiser le report modal sur site, de la voiture vers le train et les modes doux

- La desserte facilitée et sécurisée des sites patrimoniaux du Triangle d'Or,
- La possibilité de promouvoir et développer les mobilités douces, en faveur des habitants, des actifs et des touristes pour de nouvelles mobilités sécurisées.

Des aménagements sont destinés à favoriser le report vers des modes doux devenus une demande fréquente de touristes et de riverains, afin de développer des mobilités sécurisées desservant les châteaux, ouverts au public, des Milandes, de Castelnaud-la-Chapelle, de Beynac-et-Cazenac et les jardins de Marqueyssac :

- Aménagement de connexion aux itinéraires doux existants ou en projet,
- Mise en place d'un circuit de navettes électriques pour desservir les sites pendant la période estivale,
- Réouverture de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac,
- Création à cette halte d'un point de rencontre consacré à la nature et à la randonnée, avec un éco-parking muni d'un revêtement perméable,
- Intégration et liaison aux infrastructures nouvelles des aménagements déjà réalisés pour la traversée douce du bourg de Beynac-et-Cazenac,
- Développement de stratégies locales tel que le plan « Dordogne sans pétrole » et les circuits aquatiques.



Ancienne halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac

Il est prévu que la définition précise des aménagements, et en particulier l'identification des points d'arrêt et de départ des navettes, les fréquences et les saisonnalités se fassent en coordination avec les acteurs locaux.

Ainsi qu'il l'expose au chapitre 5 du dossier du porteur de projet, le conseil départemental estime qu'aucune des autres options qu'il a pu étudier, succinctement décrites, ne peut constituer une alternative efficace à son projet visant à promouvoir la pratique de modes de déplacement décarbonés. Ces options n'apportent pas, selon lui, de solution à l'évitement et à la « pacification » des bourgs de Beynac-et-Cazenac et de Castelnaud-la-Chapelle.

Diminuer l'usage de la voiture dans les traversées de ces bourgs suppose pour lui la création de nouveaux franchissements de la Dordogne pour permettre d'accéder directement à la rive gauche, se rendre à la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac sans

passer par Beynac-et-Cazenac ou Castelnaud-la-Chapelle et y laisser son véhicule au bénéfice d'autres modes de déplacement tels que la navette électrique, le vélo ou la marche à pied.

Cette affirmation d'absence d'alternative est contestée par de nombreux intervenants.

- **Coût**

Le coût annoncé du projet est de 39,8 M€, soit 47,8 M€ TTC, auquel s'ajoute un coût d'acquisitions foncières de 1,1 M€. Le projet est éligible au FCTVA (Fonds de Compensation pour la Taxe sur la Valeur Ajoutée).

Le coût inclut les études notamment de maîtrise d'œuvre, les fouilles archéologiques et les travaux, y compris les mesures compensatoires que nécessitent les inévitables atteintes à l'environnement pour 400 000 € HT et des aménagements paysagers pour 1 M€ HT.

Il inclut également une somme de 21,3 M€ TTC déjà dépensée correspondant au coût des infrastructures existantes dont est prévu le réemploi.

Le financement est entièrement assuré par le Département de la Dordogne, qui entend solliciter des aides auprès de l'Europe, de l'État et de la Région Nouvelle Aquitaine.

- **Contexte du projet**

L'annonce du projet, qui fait suite à un projet antérieur de contournement de Beynac-et-Cazenac très controversé, qu'a annulé le juge administratif mais dont sont repris les éléments, a généré de ce fait une grande effervescence qui n'est pas restée sans effets sur le déroulement de la concertation publique.

La possibilité de conduire une telle concertation a été contestée au nom de l'autorité de la chose jugée alors même que le juge des référés du tribunal administratif de Bordeaux, saisi par une des associations opposées au projet, d'une requête tendant à la suspension de l'arrêté préfectoral du 21 juillet 2023 enjoignant au Département de la Dordogne d'organiser cette concertation, avait rejeté la requête par une ordonnance du 20 septembre 2023 après avoir considéré en particulier que *« l'arrêté préfectoral n'a ni pour objet ni pour effet d'autoriser le projet d'aménagement poursuivi par le département de la Dordogne et qu'en toute hypothèse, il ne ressort pas des termes de cet arrêté, non plus que des termes de la déclaration d'intention, que ce projet d'équipement serait identique en tous points aux constructions dont la démolition a été ordonnée par les arrêts de la cour administrative d'appel de Bordeaux »* ce dont il a déduit que *« l'arrêté contesté, en décidant l'organisation d'une concertation préalable au projet défini par la déclaration d'intention du département de la Dordogne ne comporte aucune erreur manifeste d'appréciation à cet égard et ne révèle aucune méconnaissance de l'autorité de chose jugée. »*

Le projet antérieur de contournement du bourg de Beynac-et-Cazenac, plus précisément l'ensemble des autorisations qui lui étaient nécessaires, avaient été annulées en dernier lieu par un arrêt du 10 décembre 2019 de la Cour administrative d'appel de Bordeaux, devenu définitif après que le Conseil d'État ait refusé d'admettre le pourvoi en cassation dirigé contre lui, la cour ayant de plus enjoint au département de la Dordogne d'engager

le processus de démolition des éléments construits hors des berges et dans le lit de la Dordogne et de procéder à l'ensemble des opérations de démolition des éléments construits de l'ouvrage de contournement et de remise en état des lieux. Le juge administratif a estimé que le projet de contournement, ne répondant pas à une raison impérative d'intérêt public majeur, ne pouvait bénéficier des dérogations aux interdictions d'atteinte à la conservation d'espèces protégées prévues par l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Il faut préciser que le site au sein duquel se déployait le projet de contournement et se déploie aujourd'hui le projet soumis à concertation, comporte une zone de protection de biotope, des réserves de biosphère et est concerné par des zones spéciales de conservation Natura 2000 et des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique dans lesquelles trouvent à s'appliquer les protections prévues par l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Les associations qui s'étaient opposées au premier projet et avaient formé les recours contre celui-ci ont fait de l'exécution des décisions du juge administratif un préalable à leur participation à toute discussion sur un nouveau projet et refusé pour cette raison de participer à la concertation, alors même que l'organisation de celle-ci faisait suite, ainsi qu'il est exposé plus loin, à l'exercice par ces mêmes associations du droit d'initiative que leur reconnaissent le III de l'article L. 121.17 et l'article L. 121-19 du code de l'environnement.

- **Calendrier du projet et schéma décisionnel**

Le bilan du porteur du projet et sa décision doivent être rendues dans les deux mois après la remise du bilan des garants soit au plus tard le 9 février 2024. Après évaluation environnementale et enquête publique unique au titre des articles L. 123-6 et R. 123-7 du code de l'environnement, le porteur de projet entend déposer les dossiers de demande visant :

- à la prise d'une déclaration d'utilité publique par le préfet ainsi qu'à la délivrance d'une autorisation unique valant autorisation « loi sur l'eau » au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement, autorisation de défrichement, accord au titre de l'article L. 414-1 du code de l'environnement concernant la protection des sites Natura 2000 et dérogation aux interdictions d'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement,
- au dépôt d'un dossier d'information préalable à la réalisation de travaux en site inscrit sur la commune de Saint-Vincent-de-Cosse,
- à la délivrance de permis d'aménager par les maires de Castelnaud-la-Chapelle et de Vézac.

Il estime qu'un délai d'environ 24 mois sera ensuite nécessaire pour les travaux, l'achèvement des ouvrages d'art du Pech, de Fayrac et du pont rail des Milandes, les terrassements et VRD (Voirie et Réseau Divers) de la section courante, les mesures compensatoires et les aménagements paysagers.

Le Département reste prudent quant au calendrier relatif au respect de l'injonction de la Cour administrative d'appel de Bordeaux concernant l'engagement des travaux, ordonnés par celle-ci, de démolition des éléments construits du contournement de Beynac-et-Cazenac, et la remise en état des lieux.

Il indique cependant, dans ses réponses aux questions posées lors de la concertation préalable, que la réutilisation de ces éléments dans le cadre du nouveau projet, évite l'atteinte à l'environnement et le coût de la démolition (sous condition préalable qu'il y ait été autorisé dans le cadre de la procédure engagée).

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le Conseil départemental de la Dordogne a, par délibération du 3 février 2023, pris en considération le projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du « Triangle d'or » Les Milandes – Castelnaud-la-Chapelle – Marqueyssac – Beynac-et-Cazenac, pour de nouvelles mobilités sécurisées. Conformément aux dispositions de l'article L. 121-18 du code de l'environnement, il a, par délibération du 22 mai 2023, adopté une déclaration d'intention publiée le 31 mai 2023.

Après cette déclaration d'intention, la tenue de cette concertation préalable fait suite à l'exercice, par l'association Patrimoine-Environnement, l'association SEPANSO Dordogne, l'association de sauvegarde de la vallée de la Dordogne, la communauté de commune Vallée de la Dordogne et Forêt Bessède et la communauté de communes de Sarlat Périgord Noir, de leur droit d'initiative en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement.

Aucune décision n'a encore été prise sur ce nouveau projet faisant suite au projet annulé de contournement de Beynac-et-Cazenac. Conformément au code de l'environnement (L121-15) la concertation préalable porte donc sur l'opportunité même de faire ce projet, sur les alternatives, mais aussi sur les impacts environnementaux, socio-économiques et les enjeux en termes d'aménagement du territoire. Il est difficile cependant de considérer que certaines options sont encore ouvertes dès lors que le porteur de projet rappelle qu'il n'y a pas d'alternative efficace et que le projet présente la particularité de réemployer des parties d'ouvrage déjà réalisées.

- **Décision d'organiser une concertation**

La décision d'enjoindre au Conseil départemental de la Dordogne d'organiser une concertation préalable se déroulant à l'échelle du département, selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du code de l'environnement, a été prise par le préfet de la Dordogne par arrêté du 21 juillet 2023 en application du II de l'article L. 121.19 de ce code.

Le Conseil départemental a aussitôt saisi la CNDP d'une demande de nomination d'un garant.

La CNDP a, par décision du 26 juillet 2023, désigné Mme Brigitte Fargevieille et M. Roland Peylet comme respectivement garante et garant de la concertation.

Garantir le droit à l'information et à la participation

L'article 7 de la Charte de l'environnement, annexée à la Constitution, dispose que : « *Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement* ».

La CNDP est l'autorité administrative indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement et à la participation à ceux-ci. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir, au nom de l'institution, la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garants qui se trouve en annexe de ce bilan (cf. annexe 3).

• Le rôle des garants

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le code de l'environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un garant. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui lui présente son rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.es rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentifs aux points suivants :

- Le calendrier de la concertation dont le caractère relativement serré et contraint ne doit pas empêcher la mise en place de modalités adaptées à la situation,
- La clarification des points de discussion et des éléments ouverts au débat, discuter de l'opportunité et des alternatives étant une obligation quand bien même des travaux ont déjà été effectués,
- Le lien avec les associations environnementales et les riverains de façon à ce que tous puissent s'exprimer,
- Le lien avec les différents acteurs de façon à toucher l'ensemble des publics concernés,
- L'élargissement du champ de la concertation, au-delà des questions relatives à la sécurité routière et au report modal, à la consommation de terrain, aux impacts environnementaux, patrimoniaux, économiques et touristiques,
- Le lien entre la concertation et la décision publique.

Le travail préparatoire

Les garants, Brigitte Fargevieille et Roland Peylet, ont été nommés par décision du 26 juillet 2023 (cf. annexe 2) mais seule Brigitte Fargevieille a pu réaliser l'étude de contexte du 15 août et 20 septembre 2023 en menant plusieurs entretiens avec des acteurs du territoire.

Ce territoire est marqué par son histoire. En 1360, le Périgord passe sous souveraineté anglaise par le traité de Brétigny et lors de la guerre de Cent Ans, le Périgord sert de frontière, de base d'opérations, et devient un îlot de résistance.

Villes et châteaux deviennent alternativement possession française ou anglaise, en fonction des victoires ou des défaites. Ce projet s'inscrit dans un territoire marqué par cette séparation historique entre rive droite et rive gauche (anglais contre français) qui perdure avec des luttes intestines et électorales.

C'est avant tout un territoire rural avec de nombreuses petites communes (moins de 1000 habitants) et peu de villes en proximité Sarlat 15km (entre 10mn et 30mn), Bergerac (entre 45mn et 1h) ou Périgueux (environ 1h30), très marqué par la rivière avec l'importance du transport fluvial notamment en gabarre, pour les habitants et les marchandises : « l'autoroute... *ndlr de ce territoire...* était depuis toujours la Dordogne ».

La construction d'une route pour les véhicules au XIXème siècle qui longe la Dordogne « s'inscrit comme une blessure entre les villes et la Dordogne ».

Cette zone rurale et agricole (culture de la noix, après la chute de la culture du tabac et d'aliments pour animaux notamment pour oies et canards et fabrication de foie gras et dérivés) a pris un virage très touristique grâce au développement du tourisme notamment patrimonial.

Cette activité étalée essentiellement sur 2 à 4 mois dans l'année compte plus de 820 000 entrées payantes dans les 4 châteaux, en complément des visites des grottes, des circuits en gabarres, des marchés fréquents en été et 2 ou 3 hors saison.

Des pratiques sportives importantes se sont développées sur l'eau, avec jusqu'à 3000 canoës et gabarres par jour sur la Dordogne, ce qui la transforme à nouveau en une « autoroute fluviale ». De plus, les activités de vélo et d'équitation entraînent de nombreux déplacements de populations (notamment en autocar pour revenir aux points de départ).

Depuis les années 1980, la question du contournement routier de l'un des Plus Beaux Villages de France nourrit les passions dans la vallée de la Dordogne.

10 juillet 1985 : le Conseil général valide le principe de créer une voie dite de la vallée, longeant la Dordogne

22 mars 1989 : la déviation est clairement évoquée devant l'Assemblée départementale

26 février 1995 : Une consultation populaire sur la base des listes électorales, sans base légale est organisée à Beynac-et-Cazenac, Castelnau-la-Chapelle, Saint-Vincent-de-Cosse et Vézac. Le OUI l'emporte à (83%), les personnes opposées au projet critiquent la méthode et s'organisent en collectif.



L'écho de la déviation de Beynac-et-Cazenac s'entend bien au-delà de la vallée de la Dordogne. Dans le camp des pro-déviation, l'ancien président de la République François Hollande venu voir le chantier arrêté avec sa compagne Julie Gayet, ou encore le député des Pyrénées-Atlantiques Jean Lassalle.

Du côté des « antis », on trouve l'ancien journaliste et député Noël Mamère ou le présentateur de télévision Stéphane Bern. Sur les réseaux sociaux, le défenseur du patrimoine s'est longtemps écharpé avec le président du département. En mars 2023, il s'est dit cependant « prêt à enterrer la hache de guerre » avec l'élu de la Dordogne en encourageant chacun à revenir autour de la table.

Les résultats de l'étude de contexte

Les 45 entretiens réalisés avec les acteurs locaux, élus, acteurs économiques et touristiques, riverains, membres de différentes associations ont permis d'identifier les principales inquiétudes et demandes du public :

- La possibilité de débattre de l'opportunité du projet,
- Faciliter l'accès à l'appropriation du projet et à la participation,
- Une volonté des personnes opposée au projet de participer à la concertation puis revirement pour ne pas y participer en direct,
- Des interrogations sur la réelle volonté d'écouter et d'échanger du porteur de projet,
- Et a contrario des interrogations réelles sur la volonté des personnes opposées au projet de vouloir écouter et échanger avec le porteur de projet,
- L'impact du projet notamment environnemental,
- Les conséquences pendant et après les travaux pour les commerces et le trafic routier,
- Des lieux stratégiques à prendre en compte (notamment touristiques : culturels, sportifs, patrimoniaux, culinaires...).

Le contexte politique présente des méfiances très fortes vis-à-vis du conseil départemental, des personnes opposées au projet dont le leitmotiv est « respect de la chose jugée » pour l'ancien projet et donc un sentiment fort de « déni de démocratie ».

La concertation sollicitée par 3 associations d'personnes opposées au projet précédent et deux communautés de communes a montré, au départ, la volonté de dialoguer et de faire connaître des propositions ou projets alternatifs car il y avait peu, voire pas, d'instances réunissant des parties prenantes et pas ou peu de débat territorialisé porté localement.

Pendant toute la phase du diagnostic territorial, les différents acteurs se sont montrés ouverts au dialogue mais très rapidement les tensions entre les parties prenantes locales ont été plus fortes et les associations opposées au projet ont refusé de rester dans la concertation. Les garants, pendant toute la concertation, ont revu l'ensemble des acteurs opposés au projet pour les inciter à contribuer, témoigner, faire des cahiers d'acteur... presque en vain.

Certaines personnes opposées au projet ont apporté leur témoignage à titre personnel, d'autres par tiers interposés, d'autres directement auprès des garants, sans souhaiter le publier (ce qui n'a pas permis de prendre en compte ces prises de position, ne respectant

pas notamment la règle de transparence portée par la CNDP) et d'autres plus officiellement par leur participation à certaines réunions ou contributions écrites (cahiers d'acteur ou contributions sur le registre dématérialisé).

Du fait de ces « affrontements réguliers », du clivage instauré entre les pros et les antis, avec des prises de positions très tranchées et une forte expertise d'usage, la garante a proposé un dispositif local et participatif. Les thématiques de la concertation ont été identifiées lors des entretiens préalables.

Le périmètre de la concertation choisi par le préfet était de niveau départemental, 2 réunions ont été organisées au chef-lieu du département, 5 permanences ont également eu lieu à Périgueux et les autres dispositifs, ateliers et permanences se sont déroulés dans les communes à proximité du projet de boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Dordogne.

Avant le début de la concertation, la garante a été invitée à une réunion d'information de l'Association « J'aime Beynac et sa vallée » le samedi 9 sept 2023.

Une expertise complémentaire

Le projet de boucle multimodale intègre le réemploi des ouvrages de franchissement de la Dordogne dont la construction avait été entreprise dans le cadre d'un projet antérieur de contournement de Beynac-et-Cazenac annulé par le juge administratif, bien que la démolition des parties réalisées ait été ordonnée par le même juge.

Le porteur de projet explique ce réemploi par les économies en résultant et le risque d'effets négatifs sur l'environnement en cas de déconstruction des éléments en cause. Une controverse étant née sur ce point, il a été jugé utile sur proposition des garants que soit conduite, sous l'égide de la CNDP, une expertise indépendante à ce sujet, à partir de l'ensemble des études réalisées précédemment par le porteur de projet. Cette expertise a été confiée au CEREMA¹ et porte sur 2 volets : les effets de la construction et les effets de la démolition sur le milieu naturel.

Cette expertise complémentaire a été engagée pour objectiver par un avis tiers les impacts environnementaux de diverses options de déconstruction des piles de pont implantées dans le lit de la Dordogne. Elle a produit un état des lieux de la réglementation en matière de démolition à la suite de la demande de remise en état initial et a formulé des recommandations les plus usuelles en la matière.

Les conclusions et propositions des experts ont, pour chaque solution préconisée ou méthode de déconstruction, produit une analyse de la persistance des impacts sur le milieu naturel, sur l'environnement et sur la sécurité des personnes.

Il ne s'agissait pas de produire de nouvelles données, mais de porter un regard indépendant sur les études réalisées par le conseil départemental.

¹ Centre d'études et de recherche relevant du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Le travail de la garante a été réalisé en toute transparence :

- Avec le porteur de projet : plusieurs services du conseil départemental
- Avec la préfecture
- Avec les parties prenantes

Empreint d'une grande écoute de toutes les parties prenantes (certaines vues jusqu'à 4 fois), en allant même au domicile des riverains, en discutant avec les commerçants... cette étude de contexte a permis de constater la mobilisation de tous les acteurs favorables comme défavorables notamment les habitants des communes à proximité du projet de boucle multimodale.

La garante a interrogé tous ses interlocuteurs sur les thématiques qui intéressaient les publics et a incité tous les acteurs locaux à contribuer par écrit, le plus tôt possible dans la concertation, pour développer des sujets en concertation. Suite à ces échanges, la thématique environnementale a été découpée entre environnement et paysage tout comme la sécurité à la fois routière et celle des falaises.

Ce travail de synthèse de la garante a été facilité par les responsables du projet qui ont accepté l'ensemble des propositions tant sur les thèmes que sur les modalités.

Des grands principes ont été définis, en amont, par la garante pour déployer le dispositif de concertation :

- Multiplier et varier les dispositifs différents pour assurer l'expression de tous (riverains, autres habitants, acteurs économiques, associations, etc.),
- Recueillir des avis argumentés (dont des expressions écrites, cahiers d'acteur),
- Aller à la rencontre des parties prenantes en créant des formats dédiés,
- Permettre au plus grand nombre de s'exprimer même sans se déplacer (plateforme internet participative),
- Articuler des temps ouverts à tous et des temps de travail en comité plus restreint,
- Limiter les réunions publiques, lieu d'un débat émotionnel et clivant au profit d'ateliers, de rencontres terrain ou permanences.

- **Les recommandations des garants concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Le dossier de concertation et sa synthèse ont été relus par les garants pour les rendre accessibles pour tous les publics (dossier de concertation sur le site du conseil départemental et sur la plateforme dématérialisée).

Les garants ont répondu favorablement à la demande du porteur de projet d'utiliser les outils existants du conseil départemental notamment la revue « Vivre en Périgord » en intégrant un 4 pages dans le numéro d'octobre (cf. annexe 6) ainsi que le site internet du département.

La concertation, d'une durée de 6 semaines définie par l'arrêté préfectoral, initialement envisagée dès mi-septembre est décalée au 28 septembre jusqu'au 9 novembre 2023. Cela a permis de mobiliser les différents acteurs et d'organiser des réunions et permanences dans des délais raisonnables.

DOSSIER DE CONCERTATION

septembre 2023

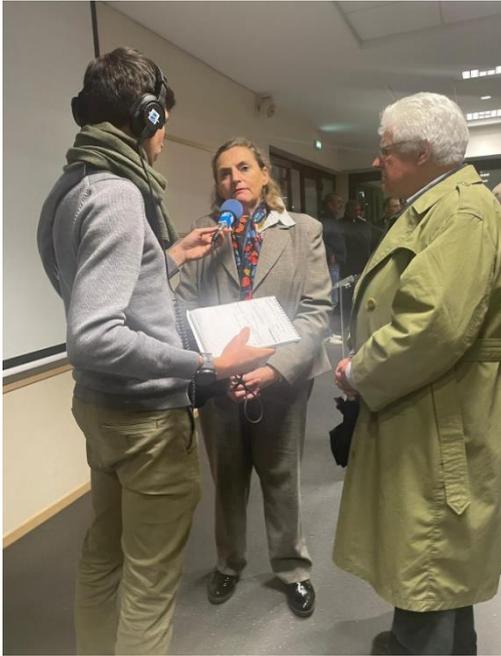


Première page du dossier de concertation

Le dispositif de concertation

- **En synthèse**

- Un dossier de concertation
- Un 4 pages
- Des encarts presse pour l'annonce de la concertation dans la presse : le 12 septembre 2023 dans Sud-Ouest et Dordogne libre
- Des articles dans la presse, des interviews radio et TV des garants les 2 / 3 / 8 / 26 octobre 2023 et le 8 novembre 2023 dans Sud-Ouest, Essor sarladais, Dordogne libre, France Bleu Périgord, France 3...
- Dans les 4 mairies, affichage légal et au département
- Sur les sites internet du département : www.dordogne.fr et sur la plateforme dématérialisée : <https://www.registre-dematerialise.fr/4875>
- 2 réunions publiques : 2 et 26 octobre 2023
- 4 autres rencontres publiques (ateliers thématiques) : 4 / 11 / 18 / 25 octobre
- 9 permanences en mairies et au conseil départemental



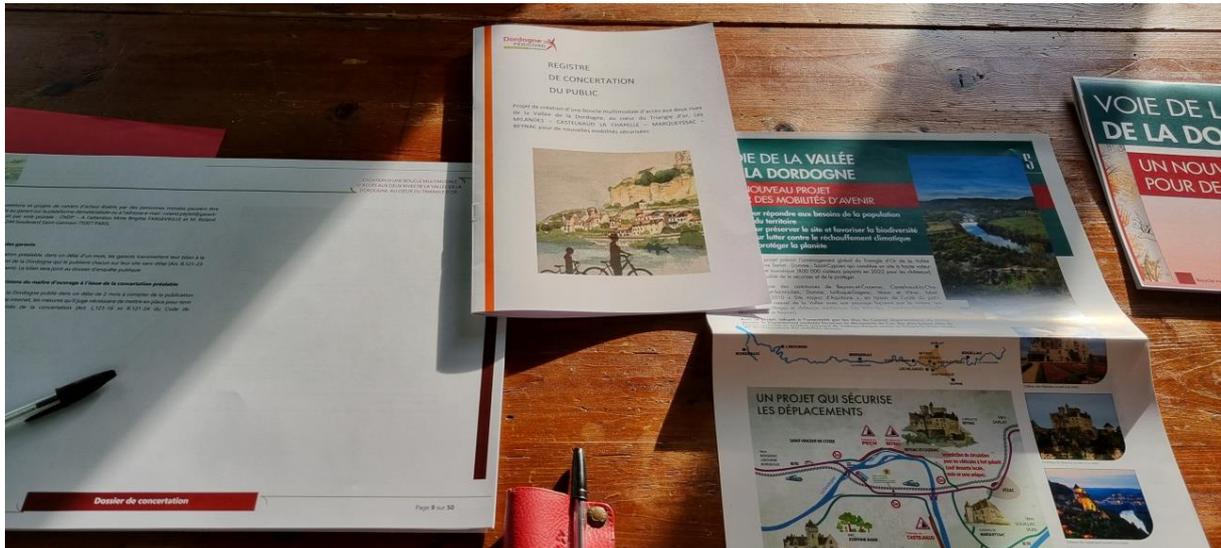
Les plus écoutés de France Bleu Périgord

- **Un dispositif adapté et ouvert à tous**

- Mise en place d'une plateforme internet participative, (le choix du porteur de projet est celle d'un registre dématérialisé utilisé régulièrement pour les enquêtes publiques) permettant à tous de s'informer, de comprendre le projet et de déposer un avis librement ;
- Une réunion de lancement au niveau du département à Périgueux présentant le droit d'initiative, le projet de boucle multimodale et le mandat de la concertation ;
- Un atelier dans quatre des cinq communes riveraines (Beynac-et-Cazenac, Castelnaud-la-Chapelle, St Vincent de Cosse, La Roque-Gageac et Vézac,) qui ont d'ailleurs mis les salles à disposition gratuitement.

ATELIERS	COMMUNE	DATE	HEURE	LIEUX
TOURISME / ECONOMIE	La Roque-Gageac	4 octobre	18 H	Foyer communal
MOBILITES (individuelle et collective)	Castelnaud-la-Chapelle	11 octobre	18 H	Salle du Tournepique
ENVIRONNEMENT / PAYSAGE	Vézac	18 octobre	18 H	Salle des fêtes
SECURITE (falaise et routière)	Beynac-et-Cazenac	25 octobre	18 H	Salle des fêtes

Une série de 9 permanences « écoute riverains » permettant de recueillir des avis et de répondre aux questions individuelles et mettant à disposition différents documents dont un registre papier qui a recueilli des contributions.



En mairie tous les jeudis d'octobre de 9h à 12h :

- le 5 octobre à Saint Vincent de Cosse,
- le 12 octobre à Castelnaud-la-Chapelle,
- le 19 octobre à Vézac
- le 26 octobre à Beynac-et-Cazenac.

A la direction départementale du patrimoine routier paysager et des mobilités :

- tous les mercredis de 9h à 12h (salle n°1, 99 avenue Winston Churchill 24660 Coulounieix Chamiers) sur rendez-vous : 4, 11, 18 et 25 octobre et 9 novembre

La possibilité de déposer un cahier d'acteur (réservé aux corps constitués) avec des règles précisées par les garants (cf. annexe 7), relus et mis en page par leur soin.

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyens et des citoyennes, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits ont valeur constitutionnelle et s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Un droit à l'information effectif malgré des insuffisances

Conformément aux dispositions de l'article R. 121-19 du code de l'environnement, un avis a été publié le 12 septembre 2023, soit plus de quinze jours avant le début de la concertation préalable (28 septembre), dans deux journaux locaux (Sud-Ouest et Dordogne Libre). L'avis a aussi été affiché dans les quatre mairies sur les territoires desquelles se déploie le projet (Beynac-et-Cazenac, Castelnaud-la-Chapelle, Saint-Vincent-de-Cosse, Vézac) le 11 septembre pour les trois premières, le 12 septembre pour la quatrième. Cet avis indiquait notamment l'objet de la concertation, les dispositions du code de l'environnement régissant celle-ci, les noms de la garante et du garant désignés par la Commission nationale du débat public, la durée et les modalités de la concertation et l'adresse du site internet – en l'occurrence celui du Conseil départemental – sur lequel a été publié le dossier soumis à la concertation préalable.

Le dossier a été rendu public le 26 septembre, avec une synthèse de quatre pages publiée et distribuée dès le 21 septembre. Le public a ainsi eu la possibilité de se familiariser avec les caractéristiques du projet avant le début de la concertation pour participer à celle-ci.

Un registre dématérialisé dont l'adresse était mentionnée dans l'avis de concertation, a été ouvert au public, offrant à celui-ci la possibilité de consulter dès leur sortie l'ensemble des documents de présentation, à commencer par la synthèse du dossier du porteur de projet puis ce dossier lui-même, et de déposer des contributions dès le début de la concertation. Sur ce registre ont été publiés, au fur et à mesure de leur production, les comptes rendus de réunion et les cahiers d'acteur.

Par ailleurs, le dossier était matériellement consultable à la mairie de chacune des quatre communes concernées, pendant toute la durée de la concertation, avec la possibilité d'avoir des explications complémentaires chaque jeudi matin lors des permanences en mairies des garants et de représentants du porteur de projet et chaque mercredi matin aux permanences à la direction départementale du patrimoine routier paysager et des mobilités du Département.

Le public pouvait également trouver en ces lieux des registres papier sur lesquels déposer, par écrit, une contribution.

Les garants ont veillé à ce que le dossier d'information du porteur du projet soit compréhensible et accessible pour l'ensemble du public. Le porteur de projet a produit par ailleurs une présentation audiovisuelle et pédagogique de son projet.

Ainsi le public a-t-il pu, à travers ce dossier, disposer d'informations claires et complètes sur le projet, ses impacts socio-économiques et environnementaux et, quoique de façon succincte, sur les options alternatives rejetées par le porteur de projet et les raisons de ce rejet.

L'expertise du CEREMA a été publiée sur le site de la CNDP le dernier jour de la concertation préalable. Malheureusement le temps nécessaire pour passer commande d'une expertise aussi complexe puis la conduire dans les très courts délais imposés par le calendrier de la concertation, n'a pas permis d'en faire connaître plus tôt les résultats détaillés.

Une présentation par le responsable de l'expertise du CEREMA a été faite en réunion publique le 26 octobre 2023 à Périgueux. Son contenu demeure accessible à tous :

https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2023-11/2023-10-23_RapportExpertise-Beynac-VFinal.pdf

De nombreuses questions ont par ailleurs été posées au porteur de projet à travers les contributions déposées par le public sur le registre dématérialisé. Celui-ci a, dans les derniers jours de la concertation, apporté un certain nombre de réponses à ces questions. Les garants auraient préféré qu'il le fasse pendant la concertation et de façon moins globale. En outre certaines questions appellent encore des réponses ou des compléments, celles en particulier qui critiquent de façon concrète plusieurs aspects du projet, celles qui suggèrent d'autres façons de faire, celles qui portent sur le respect par le projet des obligations résultant de la présence de zones de protection Natura 2000.

Au total, l'information donnée au public sur le projet peut être considérée comme suffisante et claire. Tous les publics y ont eu accès.

Un droit à la participation effectif

- **La mobilisation du public**

Le sujet était plutôt mobilisateur, localement du moins. On peut considérer la participation comme relativement fournie eu égard à l'importance d'un projet essentiellement local.

Les trois associations opposées au projet - qui avaient fait valoir leur droit d'initiative avec pour conséquence la tenue de cette concertation préalable - ont été présentes à la première réunion publique pour faire savoir qu'elles ne viendraient pas officiellement aux autres.

Cette attitude s'explique par le fait que les intéressés font de l'exécution de la décision de justice sur le précédent projet de contournement de Beynac-et-Cazenac un préalable à toute concertation sur un nouveau projet.

Cette absence n'a toutefois pas été totale. Certaines personnes opposées au projet sont venues, à titre personnel, interroger le porteur de projet lors de la réunion publique du 26 octobre 2023 consacrée à un point d'étape et à la présentation de l'expertise indépendante.

Il faut noter que de très nombreuses personnes opposées au projet se sont manifestées sur le registre dématérialisé de façon, le plus souvent mais pas toujours, anonyme, en répétant systématiquement les mêmes contributions.

Selon la décision préfectorale du 21 juillet 2023, l'étendue géographique de la concertation était l'ensemble du département. Pour autant, la participation a été en très grande majorité le fait d'habitants proches, certains considérant même que les personnes ne résidant pas sur place n'avaient pas droit à la parole.

Il ne semble pas qu'une catégorie d'habitants ait été absente des débats.

La garante a conduit avant et au démarrage de la concertation un travail de proximité approfondi avec l'ensemble des acteurs concernés. Il n'a pas été envisagé d'assurer une présence sur les marchés qui ne se tiennent majoritairement qu'en période estivale.

Si la concertation, dont les dates ont été fixées à une échéance rapide, aurait probablement gagné à un peu moins de hâte, son calendrier n'en a pas moins permis une préparation suffisante et une durée conforme aux pratiques en la matière.

La date et le lieu de la première réunion publique, ainsi que ceux des ateliers thématiques et des permanences dans les services du Département ou des mairies figuraient dans l'avis de concertation largement publié.

Le lieu et la date de la dernière réunion publique du 26 octobre 2023 ont été annoncés par voie de presse après un communiqué de presse adressé aux rédactions le 17 octobre ainsi que lors des ateliers thématiques qui se sont tenus précédemment. Les personnes souhaitant participer pouvaient contacter sans difficulté les garants pour obtenir les renseignements nécessaires. Nous n'avons pas connaissance d'un mécontentement né d'un défaut d'information relatif au calendrier.

- **Les dispositifs d'échanges**

Ainsi qu'il a été dit précédemment, les différents publics ont disposé, à notre sens, des informations utiles pour permettre à chacun de participer. Les garants regrettent pourtant le caractère tardif des réponses du porteur de projet aux questions posées et des résultats de l'expertise confiée au CEREMA.

La qualité des arguments échangés, bonne lors des réunions publiques et des ateliers, a été très variable sur le registre dématérialisé où plus de deux cents contributions ont dû être modérées.

Le porteur de projet, s'est montré accessible, disponible et assidu lors des réunions et des permanences.

Nous considérons que les formats retenus étaient adaptés à l'échange d'arguments.

Les ateliers tout particulièrement ont permis de favoriser les contributions en travaillant de façon effective et interactive sur les différentes dimensions du projet identifiées lors de l'étude de contexte (mobilité individuelle et collective, économie et tourisme, environnement et paysage, sécurité routière et falaises). Par ailleurs, les salles mises à

dispositions par les différentes collectivités ont permis d'accueillir dans de bonnes conditions l'ensemble des publics.

Le dispositif a ainsi permis d'avancer sur quelques sujets touchant divers aspects du projet auxquels le porteur de projet s'est montré sensible. Compte tenu de l'absence physique de certains porteurs de contre-propositions, un débat contradictoire plus poussé sur l'opportunité et les solutions alternatives n'a pas pu se tenir.

- **Le registre dématérialisé**

Le registre dématérialisé est conçu pour accompagner une enquête publique et n'est pas totalement pertinent pour une concertation. Mais ce registre a été consulté par plus de 17 000 visiteurs et a permis plus de 2 000 contributions par plus de 1 300 contributeurs (cf. bilan quantitatif ci-après). Il aurait été opportun d'avoir une plateforme qui propose des fonctionnalités techniques plus adaptées pour une interactivité avec les contributeurs. Si le registre dématérialisé a été efficace pour mettre à disposition du public des documents et recueillir les avis, une plateforme de concertation devrait pouvoir encourager davantage l'échange et le dépôt de contributions argumentées.

Malgré de nombreuses contributions, le registre dématérialisé a incité le public à donner un avis simplifié, soit « pour » ou « contre », ce qui diffère des attentes d'une concertation préalable. En effet, contrairement à une enquête publique qui intervient à la fin du projet, la concertation interroge l'opportunité même de ce dernier, offrant une place importante aux solutions alternatives proposées par les participants.

Par ailleurs, ce registre dématérialisé, dès sa page d'ouverture, offrait la possibilité de se déclarer « anonyme » ce vers quoi beaucoup de contributeurs se sont engouffrés qu'ils soient favorables ou défavorables. S'il ne peut être complètement exclu de s'inscrire en tant qu'anonyme, par parallélisme des formes avec les registres papiers à disposition en mairies ou au département (où l'anonymat est possible), il ne saurait être encouragé en proposant des options et notamment la possibilité de laisser un nom ou un pseudo et un mail tout en demandant qu'ils ne soient pas public.

De plus, contrairement aux commissaires enquêteurs, les garants ne rendent pas d'avis sur le fond du projet. L'importance de la discussion et de l'échange entre le porteur de projet, les garants et le public doit être au cœur d'une plateforme de concertation. Il aurait été préférable d'avoir un registre en ligne permettant, comme le porteur de projet en avait la possibilité, de répondre directement après chaque interrogation des contributeurs. Cette souplesse aurait été appréciée pour animer davantage le débat et l'argumentation du public.

Devant l'affluence de contributions ne respectant pas les principes de la CNDP, les garants ont souhaité rajouter des mentions sur le site pour expliquer les modérations.

« Les contributions à caractère d'insulte ou d'attaque personnelle ne pourront pas être publiées dans le respect de la vie privée et des règles de bienséance qui procèdent de toute concertation. Cette plateforme n'est pas un tchat mais a pour but de permettre à chacun d'apporter une contribution argumentée, dans un sens favorable ou défavorable voire neutre, uniquement en lien avec le présent projet de boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Dordogne. »

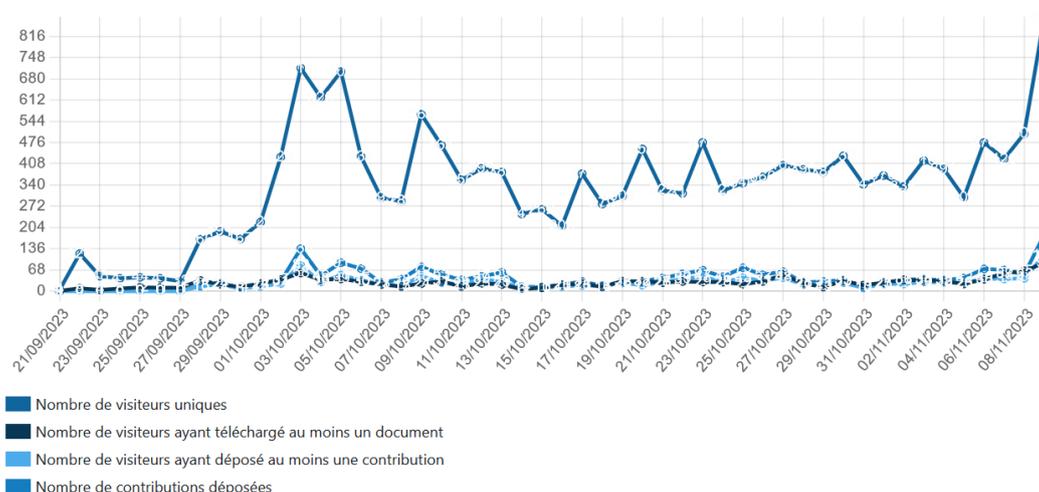
Ce registre dématérialisé ne permettait pas les modérations partielles, ce qui a conduit à priver de visibilité certaines contributions dont une partie n'appelait cependant pas modération, cette partie demeurant néanmoins prise en compte dans le bilan des garants.

Enfin les garants ont déploré que les contributions sur le registre dématérialisé depuis le 9/11/2023 ne soient plus accessibles au public et les documents (présentation du projet, cahiers d'acteur, comptes-rendus des réunions) depuis le 29 novembre 2023 ce qui est dommageable au droit à l'information du public alors même que le bilan de la concertation préalable n'a pas encore été publié.

Bilan quantitatif de la participation du public : les chiffres clés

- Les contributions globales de la concertation au 9 novembre 2023 :
 - 2003 contributions déposées sur le registre dématérialisé
 - 103 contributions déposées sur les registres papiers
 - 15 cahiers d'acteurs
 - ➔ **un total de 2121 contributions** sur l'ensemble de la concertation
- Nombre de participants physiques à la concertation :
 - + de 200 participants à la réunion publique du 2 octobre à Périgueux
 - 23 participants à l'atelier 1 économie et tourisme : le 4 octobre
 - 20 participants à l'atelier 2 environnement et paysage : le 11 octobre
 - 37 participants à l'atelier 3 : mobilité individuelle et collective : le 18 octobre
 - 38 participants à l'atelier 4 : sécurité routière et des falaises : le 25 octobre
 - 116 participants aux jours de permanences en mairie et au département
 - 75 participants à la réunion publique du 26 octobre à Périgueux
 - ➔ **un total de 509 participants physiques** sur l'ensemble de la concertation avec parfois plusieurs participations de la même personne
- Sur le registre dématérialisé :
 - **1306 contributeurs** qui ont déposé au total **2003 contributions** dont :
 - 47% anonymes (soit 942 contributions)
 - 208 modérées a posteriori par les garants
 - **17 043 visiteurs uniques** :
 - dont 1353 ont téléchargé au moins un document
 - avec 3 345 téléchargements réalisés
 - les 5 documents les plus téléchargés sont l'avis de concertation (919 téléchargements), les règles du cahier d'acteur (339 téléchargements), l'arrêté de concertation (253 téléchargements), la présentation CNDP (198 téléchargements), l'annonce de la nouvelle réunion publique du 26 octobre (130 téléchargements).

Graphique des tendances de fréquentation du registre dématérialisé.



Des évènements en parallèle de la concertation préalable

8 octobre 2023 – une tribune de soutien au projet d'acteurs de la culture publiée dans Essor Sarladais



9 octobre 2023 – une réunion de personnes opposées au projet

Une réunion sur le projet a eu lieu dans une salle d’un restaurant à Beynac-et-Cazenac organisé par le président d’une association de personnes opposées au projet pour proposer leurs suggestions, sans inviter les garants. Selon la presse, le vélo et le train y tenaient une place importante.

Une quarantaine de personnes dont les organisateurs et les associations « Sauvons la vallée de la Dordogne » ou encore la « Société pour l’étude, la protection et l’aménagement de la nature dans le Sud-Ouest » (Sepanso), historiquement opposées au(x) projet(s) de déviation ont participé à cette réunion.

22 octobre 2023 : une manifestation de soutien au projet

Près de 500 personnes se sont rassemblées à l'appel de l'association « J'aime Beynac et sa vallée » devant l'ancienne halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac, à Castelnaud-la-Chapelle, pour apporter leur soutien au projet de boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Dordogne.



Affiche « Oui à la boucle multimodale » sur l'ancienne halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac

26 octobre 2023 - Démarrage de la déconstruction de la Route des Milandes

A Castelnaud-la-Chapelle, les bulldozers ont commencé à détruire la route. 1,250km de bitume entre les Milandes et le lieu-dit Fayrac. Les maires de Castelnaud-la-Chapelle, Beynac-et-Cazenac, Vézac et le président de la communauté de communes Domme-Villefranche-du-Périgord ont demandé à rencontrer le préfet en urgence, rendez-vous fixé le 16 novembre 2023.



26 octobre 2023 : Réunion publique à Périgueux « Point d'étape et présentation de l'expertise complémentaire »



© Crédit photo : Philippe Greiller dans *Sud-Ouest* le 27/10/2023

Le rapport final de l'expertise indépendante et complémentaire a été publié sur le site de la CNDP et celui du CEREMA :

https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2023-11/2023-10-26_Presentation.pdf

Cette expertise constitue un avis d'expert sur les documents mis à disposition par la CNDP : elle n'est pas une autorisation, ni un avis de l'autorité environnementale.

Concernant le projet général de déconstruction, la situation des piles d'ouvrage situées dans le lit mineur de la Dordogne a été particulièrement sujette à attention.

Extrait du rapport du CEREMA

Les scénarii de déconstruction traités sont :

1. La démolition complète des ouvrages jusqu'à leurs pieux profonds ;
2. La démolition jusqu'au niveau du toit calcaire ;
3. La démolition superficielle en rapport avec le terrain naturel

Le scénario 1 apparaît non réalisable, génère des risques majeurs et se trouve de nature à affecter et perturber le milieu naturel.

Les scénarii 2 et 3 présentent des avantages intermédiaires. Il s'avère que plus les travaux interviendront en sous-sol, plus les incidences prévisibles sur l'environnement et les risques présentés par le chantier seront importants.

Les incidences thématiques retenues au sein de ce rapport sont celles des phénomènes vibratoires géotechniques, de la biodiversité aquatique et de l'hydraulique.

Les principaux risques d'incidences des travaux de déconstruction sont liés aux vibrations. Celle-ci peuvent endommager les structures environnantes : pont SNCF et estacades. Les

vibrations sont par ailleurs susceptibles de créer des fissures dans le massif calcaire et d'affaiblir le toit de cavités. Les actions de démolition peuvent endommager de manière irréversible le massif rocheux. Il est donc préconisé de choisir le scénario et les techniques de déconstruction générant le niveau de vibrations le plus faible.

Différentes méthodes sont évaluées en fonction des risques, des vibrations, et de l'endommagement du toit du massif calcaire. La limitation de ces risques conduit à proposer une méthode de démolition partielle des fondations des ouvrages. Il est recommandé de limiter au strict minimum la démolition des fondations, en tenant compte des exigences des autres domaines impactés.

Concernant l'aspect génie civil et géotechnique, la réduction nécessaire des impacts résiduels et des incertitudes liées à l'exécution des travaux conduit à recommander de limiter au strict minimum la démolition des fondations des piles, strict minimum devant intégrer les exigences propres aux autres domaines impactés par ces démolitions. Aussi, il semble inutile mais également dommageable de prévoir la démolition des bétons des appuis dans le massif calcaire (radier et pieux), conduisant à ressolliciter le massif rocheux, pour remettre finalement en œuvre un béton de substitution.

Dans tous les cas, la prise en compte préalable des contraintes vibratoires est impérative, car elle est dimensionnante de la puissance des engins utilisables et par voie de conséquence, des délais de réalisation des travaux (une puissance plus faible demandera une intervention plus longue). Les sondages réalisés pour la construction des ouvrages (profondeur jusqu'à 20 mètres) n'ont pas conclu à la présence de cavité importante.



Il est souligné que la rivière Dordogne est un milieu naturel important pour la biodiversité, avec de nombreux zonages de protection et d'inventaire écologique. La faune inventoriée sur site comporte de nombreuses espèces protégées (la loutre d'Europe y est notamment recensée).

La phase travaux de la déconstruction des ouvrages est de nature à générer différentes nuisances, telles que des émissions de poussières, des vibrations et des rejets de matière en suspension et de produits polluants, qui peuvent affecter le milieu aquatique. L'étape de reconstitution du toit calcaire par du béton de substitution après démolition complète des fondations des ouvrages (en berge et en rivière) a été caractérisée comme critique pour le milieu aquatique en raison des impacts générés (émission directe de matières en suspension et laitance dans l'eau) et l'absence de mesures de protection. La solution de destruction complète des ouvrages aura donc un impact fort sur le milieu et les espèces.

Considérant que les méthodes d'exécution des travaux ne sont pas arrêtées à ce jour, qu'il y a des incertitudes quant à l'efficacité des mesures de réduction des impacts des travaux (pour mémoire, il s'agit du traitement des eaux chargées en matières en suspension avant rejet dans la rivière, de la limitation de la puissance des engins pour réduire les vibrations et de l'absence d'adjuvants) et que la reconstitution du toit calcaire est une étape très impactante pour le milieu, de nouveaux scénarii de démolition ont été étudiés (voir partie 4). Il s'agit de scénarii d'arasement partiel des fondations (gros béton en rivière et pieux en berge) qui présentent l'avantage, pour le milieu aquatique :

- de réduire les volumes de béton à déconstruire (donc des émissions de MES) ;
- de supprimer l'étape critique d'injection de béton de substitution dans le calcaire ;
- de réduire la durée globale du chantier et donc les nuisances liées aux engins (vibrations).

Les impacts sont donc évalués comme plus modérés mais ayant des effets sur le milieu naturel.

S'agissant du calendrier de réalisation des travaux de démolition, l'ouverture possible pour une intervention sur des mois sensibles pour les espèces piscicoles par l'arrêté préfectoral du 29 mars 2023 va engendrer d'importants risques d'incidence pour les espèces dont la migration et reproduction s'effectuent de mars à juillet. Il est donc important de noter que la séquence éviter-réduire-compenser de la démolition des ouvrages, quelle que soit la solution de démolition retenue, cherchera à éviter ou réduire la phase travaux dans cette période sensible pour la faune aquatique.



En matière hydraulique, la déconstruction des piles de pont situées dans le lit mineur induira temporairement une réduction de la section d'écoulement pour permettre la réalisation des travaux (réduction comparable à celle mise en œuvre lors des travaux de

construction). La démolition complète des ouvrages ou leur arasement permettra de reconstituer une bathymétrie comparable à la section d'écoulement avant travaux. L'incidence sur l'hydraulique apparaît comme mineure pour l'ensemble des hypothèses de déconstruction identifiées par le porteur de projet. La déconstruction des estacades réduira par ailleurs les risques d'accumulation d'embâcles, obstacles à l'écoulement des eaux lors des crues.

Cette expertise a permis d'analyser les données des différentes études, d'identifier les avantages et inconvénients des différentes technologies de déconstruction. Elle propose différents scénarios dont certains de moindre impact sur l'environnement. Elle formule également des recommandations sur les dimensions géologique et hydraulique. Cette expertise incite le porteur de projet à appliquer le principe de précaution et à inventorier tous les risques pour le milieu naturel, l'activité économique, fluviale et touristique, à solliciter des accords préalables avec la SNCF pour son ouvrage d'art à proximité avant d'engager toute action de démolition.

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergées pendant la concertation

Points d'attention :

- Seules les principales observations ayant un lien avec le projet de boucle multimodale sont intégrées
- Certaines propositions ne sont pas de la compétence directe du porteur de projet.

Propositions de solutions alternatives au projet de boucle multimodale :

- Utiliser et optimiser la D25 (ou route des côteaux) de Saint-Cyprien à Sarlat
- Création d'une boucle poids-lourds en sens unique (Saint Cyprien-Sarlat par Beynac dans un sens. Sarlat-Saint-Cyprien par la D25 dans l'autre sens)
- Interdire la circulation des poids lourds dans Beynac (toute l'année ou juste l'été).
- Mettre en place des feux tricolores intelligents à détection de gabarit pour éviter le croisement des poids lourds dans Beynac-et-Cazenac.
- Aménager des parkings sur la RD703 en amont et en aval du village de Beynac-et-Cazenac pour les touristes avec des navettes électriques.
- Élargir la voie de circulation à une dimension suffisante dans Beynac-et-Cazenac en améliorant la largeur par rabotage de la falaise et en réduisant les trottoirs pour piétons.

Interrogation du public et propositions sur le projet

Environnement et paysage

- Réutiliser les piles de pont pour en faire des nichoirs à oiseaux, insectes ou chiroptères
- Mettre en place des panneaux de sensibilisation et d'interprétation du paysage, de l'environnement et du patrimoine sur les voies douces.
- Mettre en place des ruches d'abeilles sauvages et prévoir de planter d'autres arbres que des noyers comme des espèces mellifères dans le programme de compensation,
- Remplacer les haies de rétention par des noues paysagères.
- Maitriser la végétalisation de la V91
- Envisager des parkings arborés et/ou recouverts de panneaux photovoltaïques
- Prévoir des éclairages publics adaptés à l'usage et à l'environnement

Mobilité individuelle et collective

Autour de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac

- Prévoir l'ouverture toute l'année
- Arrêt systématique des trains sur la ligne Sarlat <---> Bordeaux
- Mettre en place un système d'arrêt à la demande en début de matinée et en fin de soirée sur la ligne Sarlat <---> Bordeaux
- Prévoir des casiers sécurisés
- Prévoir un point de restauration.
- Prévoir des vélos en libre-service sur le parking
- Permettre aux cars scolaires de déposer les élèves/étudiants

Autour des navettes et bus

- Prévoir des arrêts au pied des « Plus Beaux Villages de France » pour favoriser l'activité économique locale pendant les vacances scolaires et pas seulement l'été.
- Ne pas mettre qu'une seule navette pour l'ensemble des circuits.
- Aller davantage vers un circuit point à point et non en boucle qui passe par la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac - Les Milandes / Halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac - St Vincent – Beynac-et-Cazenac / halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac - la Roque-Gageac – Domme – Marqueyssac.
- Mettre en place une ligne de bus pour couvrir les événements importants du territoire
- Relier Fayrac aux maisons médicales et aux commerces.

Pour les piétons et cyclistes

- Construire des passerelles suspendues de l'autre côté des murets dans Beynac-et-Cazenac.
- Aménager le chemin piéton du Pech vers Beynac en rouvrant la servitude amenant au niveau du Brudou.
- Aménager une voie piétonne et cycliste entre le futur rond-point de Monrecour et le hameau du Pech
- Créer un passage piéton pour traverser la route à l'arrivée du sentier du Pech.
- Intensifier le déploiement du référentiel « Rando Etape Périgord ».
- Aménager le chemin de halage des bords de la Dordogne entre Beynac et Castelnaud.
- Restaurer la berge à certains endroits pour conserver une largeur suffisante à la cohabitation des piétons et cyclistes
- Relier en mobilité douce la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac et le village de Beynac-et-Cazenac.
- Aménager les bords de la route des Milandes entre la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac et le château.
- Prévoir sur les différents parkings des abris vélos (non abrasifs pour les cadres à vélos)
- Prévoir des zones ombragées et des stations de recharge solaire pour les vélos électriques,
- Prévoir un accès direct de la voie verte à la base nautique.
- Prévoir un aménagement adapté aux cyclistes sur la V91 avec une zone de repos, une halte pique-nique et des toilettes.
- Mailler les itinéraires cyclables sécurisés avec les bourgs et avec la V91
- Solliciter l'avis des associations de pratiquants du cyclotourisme avant les travaux d'aménagement : EFC réseau euro vélo, FUB, FFCT
- Faire une voie verte de Saint Vincent de Cosse jusqu'à Sarlat le long de la D57

Concernant la route

- Limiter la vitesse à 70 km/h
- Prévoir sur la nouvelle route un revêtement anti-bruit moyennant un enrobé spécifique sur les zones entre le pont du Pech et Castelnaud
- Prévoir un giratoire à la sortie côté Vézac
- Construire un carrefour à sens giratoire sur l'axe Sarlat <---> Déviation de Beynac.
- Développer les transports doux et les transports en commun pour d'autres usages que le tourisme
- Aménager des parkings pour permettre aux automobilistes de laisser leur véhicule et venir par le chemin de halage vers Beynac.

Sécurité

Routière

- Prévoir une circulation à sens unique dans Beynac-et-Cazenac avec une voie dédiée (aux secours ou aux piétons, ou aux cyclistes)
- Sécurisation du trottoir existant entre le bas du sentier du Pech et Brudou.
- Plan global de circulation des poids lourds
- Avertisseur de la vitesse de véhicule par des radars pédagogiques aux entrées de Beynac-et-Cazenac

Falaise

- Eloigner les bus scolaires des falaises et des risques de chutes de pierres
- Appliquer le principe de précaution sur les aménagements proches des falaises
- Etudier les effets de l'accentuation du trafic et des vibrations depuis 50 ans

Economie et tourisme

- Prévoir la gratuité du parking ainsi qu'une route adaptée pour le fonctionnement de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac
- Faire la promotion du Périgord Noir dans les autres gares
- Créer des affichages aux points d'arrêt touristiques
- Prévoir des visites couplées entre les différents points d'intérêts et des billets à tarif adapté
- Signaler en plusieurs langues les voies de mobilités douces.
- Ne pas développer de commerces autour de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac afin de favoriser les commerces locaux déjà existants dans les villages
- Développer le commerce local autour de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac
- Créer plusieurs aires de repos / pique-nique et points de vue sécurisés le long de la boucle multimodale jusqu'à Marqueyssac et La Roque-Gageac.
- Prévoir des logements pour les saisonniers
- Aménager une base nautique « verte » du côté de l'ancien terrain de football sur la commune de Vézac (stade Jean Trémoulet).
- Aménager un espace pour les utilisateurs de canoës (toilettes notamment)

Recommandations des garants au porteur du projet

A la date du 9/11/2023, le porteur de projet a déjà publié sur le registre dématérialisé différentes réponses. (cf. Annexe 9)

Réponses à apporter par le responsable du projet à la concertation préalable

Recommandations	Réponse du porteur du projet JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Recommandations des garants au porteur de projet			
1. Apporter les réponses à l'ensemble des questions posées (cf. annexe 10)			
2. Analyser et évaluer les solutions alternatives proposées et porter les résultats à la connaissance du public dont l'utilisation de la route des coteaux (D25)			
3. Faire preuve de la plus grande transparence quant aux critères de choix retenus pour les suites données au projet, en faisant le lien avec les résultats de la concertation préalable			
4. Réaliser ou publier les éléments sur les flux potentiels (tous moyens de transports)			
5. Faire connaître le coût actualisé du projet ainsi que son coût de fonctionnement et d'entretien			
6. Expliquer comment seront traitées les zones de protection Natura 2000			
7. Etudier une expérimentation (complémentaire) sur la route actuelle dans Beynac en créant une voie dédiée aux modalités douces : cyclistes, piétons et services de secours lorsque le projet sera réalisé			

Recommandations au porteur de projet portant sur les modalités d'association du public			
1. Rendre public le présent bilan à tous les participants contributeurs et acteurs de la concertation, aux élus des territoires concernés, à la presse régionale et spécialisée, aux autorités compétentes amenées à intervenir dans la suite de la procédure et dans la décision (autres services de l'État, autorité environnementale, commissaire enquêteur, commission européenne, etc.).			
2. Rendre public de la même façon les enseignements tirés du présent bilan par le porteur du projet.			
3. Rendre public la décision du porteur de projet, en répondant aux recommandations des garants et en précisant les enseignements tirés du bilan de la concertation préalable.			
4. Mettre en place un comité de suivi intégrant l'ensemble des parties prenantes afin d'organiser les modalités de suivi articulant mieux les dimensions territoriales, thématiques et globales, éventuellement sous l'égide d'un tiers.			
5. Mettre en place des groupes de travail dédiés aux préoccupations majeures qui ont émergé lors de la concertation (mobilité individuelle et collective, sécurité routière et falaises, Economie et tourisme, environnement et paysage), dans le cadre d'un dispositif d'ancrage territorial impliquant l'ensemble des parties prenantes.			

<p>6. Associer la communauté scientifique et universitaire, les organismes publics et les associations en charge de la protection de l'environnement au travail de préparation ou d'accompagnement de l'évaluation environnementale et aux études à conduire en vue de l'enquête publique.</p>			
<p>7. Rendre public les études menées (flux, route des coteaux, falaises et changement climatique).</p>			
<p>8. Construire un plan de communication pour tenir régulièrement informés les publics sur les avancées du projet.</p>			
<p>9. Assurer la poursuite régulière du dialogue avec les parties prenantes par une éventuelle « concertation continue » jusqu'à l'enquête publique, le porteur de projet ayant la possibilité de solliciter un garant sur la liste de la CNDP.</p>			

Liste des annexes

Annexe 1 – **Décision du préfet de la Dordogne sur la tenue d'une concertation préalable**

Annexe 2 – **Décision de nomination de la CNDP**

Annexe 3 – **Lettre de mission aux garants**

Annexe 4 – **Lettre de Décision de la CNDP pour une mission d'expertise**

Annexe 5 – **Avis de concertation préalable**

Annexe 6 – **Eléments de compréhension du projet**

Annexe 7 - **Cahiers d'acteurs : mode d'emploi et analyse des contributions**

Annexe 8 – **Les réponses des garants projet aux principales questions posées sur le registre dématérialisé en date du 9/11/2023**

Annexe 9 – **Réponses du porteur de projet aux principales questions posées sur le registre dématérialisé en date du 9/11/2023. (4 pages)**

Annexe 10 – **Questions adressées au porteur de projet n'ayant pas trouvé de réponse**

Annexe 1 : Décision du préfet de la Dordogne sur la tenue d'une concertation préalable.



SCPPAT
Bureau de l'environnement

Décision n° BE-2023-07-01
du **21** JUIL. 2023

**relative à la participation du public à l'élaboration du projet
de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne,
au coeur du triangle d'or Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac – Beynac
pour de nouvelles mobilités sécurisées
porté par le Conseil Départemental de la Dordogne**

**Le Préfet de la Dordogne,
Chevalier de la Légion d'Honneur,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,**

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L121-15-1 et suivants et R121-19 et suivants ;

Vu la déclaration d'intention de projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, pour de nouvelles mobilités sécurisées, du Conseil Départemental de la Dordogne du 22 mai 2023 ;

Vu la publication de cette déclaration d'intention de projet à compter du 31 mai 2023, jusqu'au 31 juillet 2023 ;

Vu le courrier cosigné des associations Patrimoine-Environnement, SEPANSO Dordogne et Association de Sauvegarde de la Vallée de la Dordogne reçu le 23 juin 2023 sollicitant une concertation préalable dans le cadre du droit d'initiative ;

Vu le courrier de la SEPANSO de la Dordogne reçu le 29 juin 2023 demandant l'organisation d'une concertation préalable ;

Vu le courrier du Président de la Communauté de communes Vallée de la Dordogne et Forêt Bessède reçu le 20 juillet 2023 sollicitant l'organisation d'une concertation préalable ;

Vu le courrier du Président de la Communauté de communes de Sarlat Périgord Noir reçu le 20 juillet 2023 et demandant l'organisation d'une concertation préalable ;

Considérant la recevabilité des demandes susvisées au titre de l'article L121-19 du code de l'environnement ;

Considérant les objectifs visés par le projet en termes de mobilités et de sécurité, ses enjeux environnementaux, ses enjeux financiers, et les retombées socio-économiques attendues du projet;

Considérant qu'en conséquence, il est opportun de débattre du contenu et des attendus de ce projet ;

Considérant que le projet est porté par le conseil départemental de la Dordogne, et qu'il a une résonance départementale ;

DECIDE

Article 1er – objet :

Le Conseil Départemental de la Dordogne, maître d'ouvrage du projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au coeur du triangle d'or Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées, devra organiser une concertation préalable selon les dispositions des articles L121-16, L121-16-1 et R121-19 et suivants du code de l'environnement.

Article 2 – durée :

La durée de la concertation préalable sera de 6 semaines.

Article 3 – échelle territoriale :

La concertation se déroulera à l'échelle du département de la Dordogne.

Article 4 – mesures de publicité :

La présente décision sera publiée sur le site internet des services de l'Etat en Dordogne www.dordogne.gouv.fr et notifiée au maître d'ouvrage, le Conseil Départemental de la Dordogne.

Article 5 – délais et voies de recours :

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux ou hiérarchique dans un délai de 2 mois suivant sa publication.

Elle peut être déférée dans le délai de 2 mois auprès du tribunal administratif de Bordeaux - 9 rue Tastet - CS 21490 - 33063 Bordeaux Cedex, qui peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet « www.telerecours.fr ».

Le recours administratif prolonge de deux mois le délai de recours contentieux.

Article 6 – exécution :

Le secrétaire général de la préfecture de la Dordogne, le président du Conseil Départemental de la Dordogne, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision.

Périgueux, le 21 JUIL. 2023

Le préfet,



Jean-Sébastien LAMONTAGNE

Annexe 2 : Décision de nomination de la CNDP.



SÉANCE DU 26 JUILLET 2023

DECISION N°2023 / 95 / MOBILITE BEYNAC /1
BOUCLE MULTIMODALE A BEYNAC-ET-CAZENAC (24)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et L.121-15-1 et suivants ;
- vu la décision du préfet de la Dordogne BE 2023-07-01 donnant une suite favorable au droit d'initiative exercé par des tiers sur le projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne au cœur du triangle d'or - LES MILANDES - CASTELNAUD LA CHAPELLE - MARQUEYSSAC - BEYNAC,
- vu le courrier de saisine du 21 juillet 2023 et le dossier annexé de M. Germinal PEIRO, président du Conseil départemental de la Dordogne, sollicitant la désignation d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable sur le projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne au cœur du triangle d'or - LES MILANDES - CASTELNAUD LA CHAPELLE - MARQUEYSSAC - BEYNAC, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1,

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 : Mme Brigitte FARGEVIEILLE et M. Roland PEYLET sont désignés garante et garant de la concertation préalable du projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne au cœur du triangle d'or - LES MILANDES - CASTELNAUD LA CHAPELLE - MARQUEYSSAC - BEYNAC.

Article 2 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

Le Vice-Président

Florent AUGAGNEUR

Annexe 3 : Lettre de mission aux garants.



Le vice-président

Paris, le 27 juillet 2023

Madame, Monsieur,

Lors de la séance plénière du 26 juillet 2023, la Commission nationale du débat public vous a désigné garante et garant du processus de concertation préalable pour le projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne au cœur du triangle d'or - LES MILANDES - CASTELNAUD LA CHAPELLE - MARQUEYSSAC - BEYNAC, porté par le département de la Dordogne.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement

En application de l'article L121-17 du code de l'environnement, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, **soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.*** ».

Objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

2 - Enjeux généraux de la concertation préalable

Dans le cadre de l'article L121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations du garant et leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

De la même manière, votre rôle n'est pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. **Vous êtes les prescripteurs des modalités de la concertation (information et participation du public)** : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre rôle et mission de garante et garant : défendre un droit individuel

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation.** La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'attire votre attention spécifiquement sur les points suivants :

- le calendrier de la concertation étant relativement serré et contraint dans le dossier de saisine, je vous invite à identifier et préciser dès vos premiers contacts avec le MO les différents jalons à mettre en place pour permettre à la concertation de s'élaborer dans les meilleures conditions. En effet, il vous revient de préconiser les modalités, le périmètre et le calendrier de cette concertation les plus adaptés au regard de votre étude de contexte ;
- l'importance de clarifier dès vos premiers échanges les points de discussion et les éléments ouverts au débat et à la concertation par le responsable de projet. Ce dernier ayant une grande volonté de voir advenir le projet, je vous invite à rappeler que discuter de l'opportunité et des alternatives du projet sont obligatoires quand bien même certains travaux ont déjà été réalisés. Il s'agira également de faire clarifier le projet, son historique et ses attentes

pour les citoyennes et citoyens concerté.e.s.

- le lien avec les associations environnementales, les riverain.e.s et les châtelain.e.s. En effet, ce projet possède un historique de recours à l'encontre de l'ancien projet très similaire porté par des associations environnementales et des associations de châtelain.e.s, propriétaires sur le territoire. Ces derniers voient dans ce projet des atteintes aux zones protégées (Natura 2000) ainsi que des atteintes aux caractères patrimoniale et paysager de la zone. Le public, les riverains, les châtelains et les associations devront pouvoir s'exprimer sur les différentes composantes du projet ainsi que sur son opportunité : faut-il ou pas faire ce projet ? Quelles en sont ses justifications et quelles questions pose-t-il aux différents acteurs du territoire ? Quelle serait donc la méthodologie de concertation la plus appropriée pour recueillir le point de vue du public sur ces points ?
- le lien avec les différents acteurs : il sera nécessaire de concerter avec les publics des différentes villes et des zones traversées par le projet. Il s'agira donc de bien réfléchir avec le MO aux méthodes de concertations les plus appropriées pour toucher l'ensemble des publics concernés et impactés par la création de la voie, en prenant en considération les habitants et les personnes traversant régulièrement le territoire (transporteurs, touristes etc.) ;
- l'élargissement des objectifs du projet en ne réduisant pas les débats et discussions à la sécurité routière et au report modal mais en élargissant le champ de la concertation à la consommation de terrain, aux impacts environnementaux, patrimoniaux, économiques et touristiques. Je vous invite également à être vigilant sur la multiplicité des points abordés en questionnant tous les ouvrages prévus par le responsable de projet : les voies de mobilités douces, la connexion des voies routières et douces avec les autres voies et voiries (en particulier avec la V91 et la Vallée de Céou), la communication entre les différentes voies et la sécurité de tous les usagers, les aménagements connexes comme les bassins de gestions de l'eau ou les ouvrages d'art sur les ponts ;
- le lien à la décision : le lien entre la concertation et la décision publique devra faire l'objet d'une vigilance particulière, compte tenu du souhait du MO de réaliser le projet.

3- Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint

au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette **procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.**

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Florian AUGAGNEUR



Madame Brigitte FARGEVIEILLE et Monsieur Roland PEYLET
Garante et garant de la concertation préalable
Projet de la boucle multimodale à Beynac-et-Cazenac

Annexe 4 : Lettre de décision de la CNDP pour expertise complémentaire.



SÉANCE DU 6 SEPTEMBRE 2023

DECISION N°2023 / 120 / MOBILITE BEYNAC / 2
BOUCLE MULTIMODALE A BEYNAC-ET-CAZENAC (24)

La Commission nationale du débat public,

- Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et L.121-15-1 et suivants ;
- Vu la décision n° 2023 // MOBILITE BEYNAC / 1 du 26 juillet 2023 désignant Mme Brigitte FARGEVIELLE et M. Roland PEYLET, garante et garant de la concertation sur le projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne au cœur du triangle d'or - LES MILANDES - CASTELNAUD LA CHAPELLE - MARQUEYSSAC - BEYNAC,

Considérant que

les impacts environnementaux de diverses options de déconstruction des piles de pont implantées dans le lit de la Dordogne pour accompagner le projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Dordogne sont un élément de controverse de ce projet,

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1 : Sur proposition de la garante et du garant de la concertation préalable de ce projet, une expertise complémentaire est engagée, pour produire un avis tiers sur les impacts environnementaux de diverses options de déconstruction des piles de pont implantées dans le lit de la Dordogne pour accompagner le projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la Dordogne.

Article 2 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Floran AUGACNEUR', is written over the text 'Le Vice-Président'.

Floran AUGACNEUR



AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

EN APPLICATION DE L'ARTICLE R.121-19 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Objet de la concertation préalable

La concertation préalable porte sur le projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du triangle d'or les Milandes – Castelnaud la Chapelle - Marqueyssac – Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées.

Organisation de la concertation préalable

La concertation préalable est organisée conformément aux articles L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'Environnement, sous l'égide de Mme Brigitte FARGEVIELLE et M. Roland PEYLET, garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans sa décision du 26 juillet 2023, suite à l'exercice du droit d'initiative prévu par l'article R121-19 du code de l'environnement.

Durée de la concertation préalable

La concertation préalable se tient du 28 septembre 2023 au 9 novembre 2023 inclus.

Modalités de la concertation préalable

1. Information du public

- Avis dans la presse locale ;
- Affichage en mairies des lieux concernés : Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac et Beynac et Cazenac ;
- Un dossier de concertation présentant les objectifs et caractéristiques principales du projet, son coût estimatif, la liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet et la modification des documents d'urbanisme, les incidences potentielles sur l'environnement et une mention des solutions alternatives envisagées (Art. R.121-20 du Code de l'Environnement) est consultable aux heures d'ouverture au public dans les 4 mairies de Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac et Beynac et Cazenac et dans les locaux du Département (siège de la direction du Patrimoine Routier Paysager et des Mobilités – sur rendez-vous) ;

Il est également consultable et téléchargeable sur le site internet du Conseil départemental de la Dordogne: www.dordogne.fr ;

2. Dialogue et réflexion collective

- Une première réunion publique se tiendra le 2 octobre 2023 à 18h salle L'Odysée à Périgueux pour présenter la concertation sur le projet ;
- Des ateliers thématiques seront proposés notamment sur les thèmes suivants : environnement, sécurité, mobilités, économie/tourisme ... Ils seront tenus les mercredis 4, 11, 18 et 25 octobre à compter de 18 h dans des lieux qui seront précisés lors de la réunion publique ;
- Des avis, questions, contributions, propositions peuvent être déposés sur les registres papier mis à la disposition du public aux heures d'ouverture au public dans les mairies de Saint Vincent de Cosse, Castelnaud la Chapelle, Vézac et Beynac et Cazenac ;
- Des avis, questions, contributions, propositions peuvent être déposés sur les registres papier mis à la disposition du public dans les locaux du Département (salle n°1, Direction du Patrimoine Routier Paysager et des Mobilités, 99 avenue Winston Churchill 24660 Coulourieux Chamiers) lors des permanences assurées chaque mercredi de 9h à 12h pendant la durée de la concertation ;
- Des permanences seront organisées en mairies les jeudis 5, 12, 19 et 26 octobre de 9h à 12h par roulement selon programmation qui sera précisée lors de la première réunion publique, avec la possibilité de débats mobiles ;
- Des avis, questions, contributions, propositions peuvent également être déposés sur un registre dématérialisé mis à la disposition du public : <https://www.registre-dematerialise.fr/4875> ;
- Des questions et projets de cahiers d'acteur établis par des personnes morales peuvent être adressés au garant par voie dématérialisée, à l'adresse e-mail : roland.peylet@garant-cndp.fr, et par voie postale : CNDP – A l'attention Mme Brigitte FARGEVIELLE et M. Roland PEYLET - 244 boulevard Saint-Germain 75007 PARIS.

Bilan des garants

À l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, les garants transmettent leur bilan à la CNDP et au Département de la Dordogne qui le publient chacun sur leur site sans délai (Art. R.121-23 du Code de l'Environnement). Le bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

Les choix / les décisions du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable

Le Conseil départemental de la Dordogne publie dans un délai de 2 mois à compter de la publication du bilan du garant sur son site internet, les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation (Art. L.121-16 et R.121-24 du Code de l'Environnement).

Annexe 6 – Les éléments de compréhension du projet.

4 pages : tiré à part du journal *Vivre en Périgord*

VOIE DE LA VALLÉE DE LA DORDOGNE

UN NOUVEAU PROJET POUR DES MOBILITÉS D'AVENIR

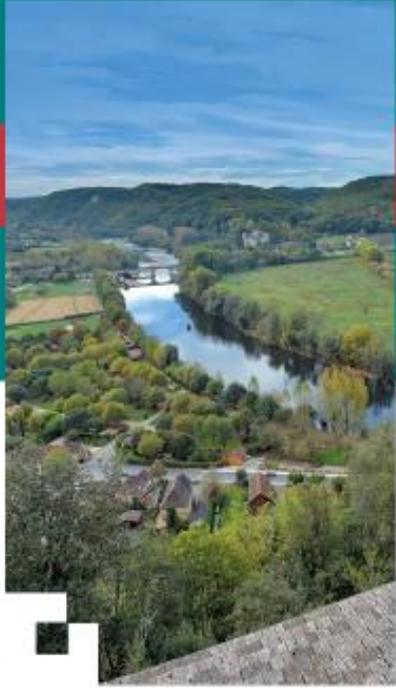
- Pour répondre aux besoins de la population et du territoire
- Pour protéger l'environnement et lutter contre le réchauffement climatique

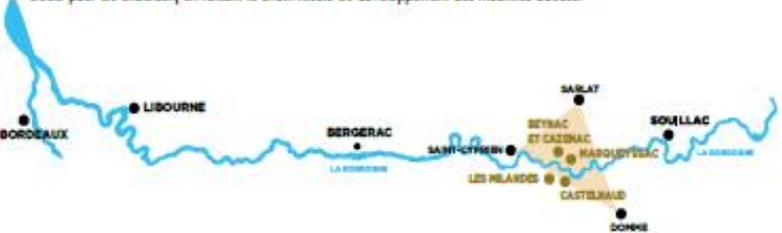
Ce nouveau projet prévoit l'aménagement global du Triangle d'Or de la Vallée de la Dordogne Sarlat - Domme - Saint-Cyprien

Ce « Triangle d'Or » constitue un site à haute valeur patrimoniale et touristique au cœur de la Vallée de la Dordogne. Il est indispensable de le sécuriser et de le protéger.

Il se compose des communes de Baynac et Cazenac, Castelnaud-la-Chapelle, Cénac-Saint-Julien, Domme, la Roque-Gageac, Vézac et Vitrac, labellisées depuis 2010 « Site majeur d'Aquitaine », en raison de l'unité du patrimoine bâti et naturel de la Vallée avec son paysage façonné par la rivière, ses falaises, ses villages et châteaux médiévaux (Les Milandes, Castelnaud-la-Chapelle, Marquyssac et Baynac).

Guidé par l'intérêt général, le Département souhaite favoriser la découverte de l'un des plus beaux sites de France recevant un nombre croissant de visiteurs chaque année (plus de 800 000 visiteurs payants en 2022 pour les châteaux) en faisant le choix résolu du développement des mobilités douces.





UN PROJET QUI SÉCURISE LES DÉPLACEMENTS



Interdiction de circulation pour les véhicules à fort gabarit (sauf desserte locale, mais en sens unique).



Château des Milandes



Château de Baynac



Château de Castelnaud



Château de Marquyssac

Rapport de la concertation préalable L121-17 / Boucle multimodale accès aux 2 rives Dordogne - 52

VOIE DE LA VALLÉE DE LA DORDOGNE

PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DOUCES

Création de la voie verte V 91

Cette voie verte inscrite au schéma national des voies-vertes se développe entre Souillac et Libourne sur environ 240 km. Déjà en partie réalisée, elle se structure fortement notamment dans le secteur du Périgord Noir où les communautés de communes Sorlat-Périgord Noir et Vallée Dordogne Forêt Bas-sède se heurtent à l'obstacle de Beynac qui bloque la connexion des secteurs réalisés de part et d'autre. Rappelons que la Dordogne est la 3^{ème} destination de cyclotourisme à l'échelle nationale et la véloroute de la vallée de la Dordogne est l'un des itinéraires les plus vendus par les loueurs-opérateurs en France.

Réouverture de l'ancienne gare de Castelnaud-Fayrac

Elle permettra d'accéder au cœur du Triangle d'Or en train et de visiter les principaux sites sans utiliser la voiture. Aménagée en halte nature, elle offrira un accès à l'ensemble des sites à pied, à vélo, en navette électrique. Cette gare de Castelnaud-Fayrac, proprié-



ti du Département, constituera un pôle central pour les mobilités douces. Elle permettra de renforcer et de valoriser les différents circuits déjà existants ou en cours d'aménagement : voie verte, GR 64, chemin de Saint-Jacques de Compostelle, chemin d'Arnould. Ce nouvel équipement bénéficiera de la création d'éco-parkings.



SÉCURISATION DE LA TRAVERSE DE BEYNAC ET DE LA VOIE COMMUNALE ENTRE CASTELNAUD ET FAYRAC

La mise en place d'un plan de circulation permettra d'éviter à 65 à 76% du trafic de passer sous les falaises classées en zone rouge qui font l'objet d'éboulements fréquents. Elle interdira le croisement de véhicules de grands gabarits dans le bourg de Beynac où l'étroitesse de la route cause tout au long de l'année de sérieux difficultés.

Le nouveau projet permettra de diminuer considérablement le nombre de véhicules exposés à ces risques.



De plus, l'entrée du bourg de Beynac sera, des deux côtés, interdite aux véhicules de plus de 3,5 tonnes (sauf desserte locale qui se verra imposer un sens unique de circulation supprimant ainsi le croisement de gros gabarits dans le bourg).

Par ailleurs, l'accès à la rive gauche de la Dordogne (accès aux Milandes) est aujourd'hui difficile, que ce soit par le pont de Castelnaud (zone de falaises entre Castelnaud et Fayrac) ou bien par le pont d'Allas-les-Mines (traverse très étroite du bourg et du hameau d'Envaux).

Le désenclavement de ce secteur devient une nécessité, notamment du fait de la fréquentation des Milandes qui a quasiment doublé (192 000 visiteurs payants en 2022) depuis l'entrée au Panthéon de Joséphine Baker, ancienne habitante des lieux, et de l'ambitieux projet de développement du parc des Milandes.

RÉUTILISER 21 MILLIONS D'EUROS D'OUVRAGES EXISTANTS

Le nouveau projet permettra de réemployer les éléments existants : piles de pont, fondations, pont-rail, tabliers des ponts déjà réalisés et stockés.

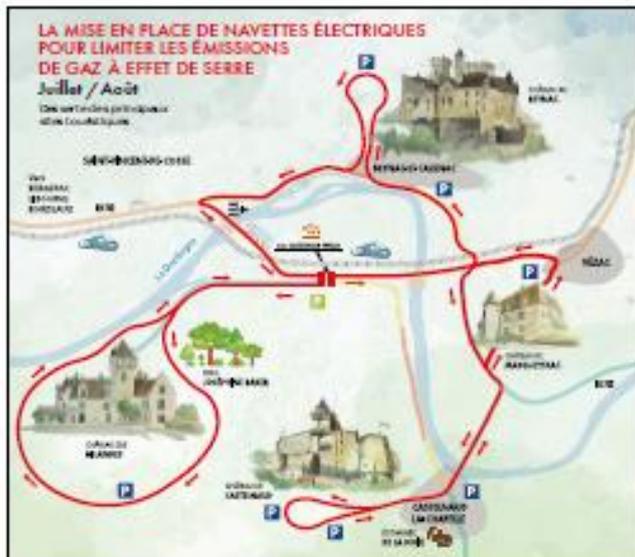
Cette réutilisation empêchera le gaspillage d'argent public et évitera de porter atteinte à l'écosystème et de causer de nouveaux dégâts environnementaux.



Pileau pont Joséphine Baker



Milieu du pont existant est repris à l'échelle sur l'île



Mise en place de navettes électriques

Ces navettes desserviront notamment, en boucle, les sites de Castelnaud, Marquyssac, Beynac, les Milandes (carte ci-contre).

Le nouveau projet, avec la création et le développement du transport multimodal, permettra de réduire l'usage de la route en conformité avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre au bénéfice de modes de déplacement moins consommateurs d'énergies fossiles (train, navette électrique, modes de déplacement doux).

Avec la réouverture de la gare de Castelnaud-Fayrac, cet aménagement s'inscrit dans la dynamique engagée par le Département depuis plusieurs années. Depuis 2017, il propose un guide pour découvrir la « Dordogne sans pétrole » s'appuyant sur les réseaux de transport en commun. Une convention lie le Département et la SNCF afin de proposer des circuits de randonnées accessibles directement au départ de gare.

Avec l'arrêt du train à la gare de Castelnaud-Fayrac et la mise en place d'une navette électrique, les habitants de la vallée mais aussi, par exemple, ceux de la région bordelaise, pourront venir, pour un séjour d'une ou plusieurs journées, en Périgord Noir pour visiter un site, descendre la Dordogne en canot, faire une balade à pied, à vélo, en gabare, à cheval, en véhicule électrique... avec un bilan carbone significativement réduit.

Le projet permet aussi de concilier développement du tourisme (22 % de l'activité économique du département) et transition écologique.



La gare de Castelnaud-Fayrac sera réhabilitée pour un accès facile.

DES MESURES CONCRÈTES EN FAVEUR DE LA BIODIVERSITÉ

Une attention toute particulière est portée à l'intégration paysagère et à l'équité environnementale de l'ensemble du nouveau projet. Ainsi, il est élaboré dans le plus grand respect des habitants, du patrimoine historique, des panoramas et de la faune et de la flore.

- C'est pourquoi il intégrera notamment :
- la restauration des cousses du Fach et de Fayrac pour favoriser notamment la reproduction des poissons (trayères à brochets...)
 - la plantation de 27.000 arbres et arbustes permettant de créer un corridor écologique favorable aux oiseaux, mammifères, reptiles, amphibiens, insectes...
 - la création d'un cordon arbustif avec des essences locales labellisées « végétal local » le long des ouvrages neufs.



Loutre d'Europe



Si éléments humides



Rio chét



Troglodyte



Hippoboscide



Corse



Colibri de Anis



Pistes sur les plus beaux



Chiroptère

VOIE DE LA VALLÉE DE LA DORDOGNE

PROJET DE CRÉATION D'UNE BOUCLE MULTIMODALE D'ACCÈS AUX DEUX RIVES DE LA VALLÉE DE LA DORDOGNE, AU COEUR DU TRIANGLE D'OR

LES MILANDES - CASTELNAUD LA CHAPELLE - MARQUEYSSAC - BEYNAC ET CAZENAC

POUR DE NOUVELLES MOBILITÉS SÉCURISÉES

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE SUR LE PROJET DU 28 SEPTEMBRE AU 9 NOVEMBRE 2023 EN APPLICATION DE L'ARTICLE R.121-19 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Dans le cadre de la procédure de présentation du projet, le Préfet de la Dordogne a décidé d'organiser une concertation préalable, d'une durée de six semaines, qui se déroulera à l'échelle départementale du 28 septembre au 9 novembre 2023. Organisée sous l'égide de Madame Brigitte Forgevieille et de Monsieur Roland Peylet, garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans sa décision du 26 juillet dernier, elle prendra la forme de réunions, d'ateliers thématiques et de consultations diverses, dont l'organisation est détaillée ci-dessous. Cette réflexion collective abordera l'ensemble des sujets directement liés au projet : environnement, mobilités, sécurité, tourisme... L'objectif de cette concertation vise, sur la base de ces échanges et des différentes contributions produites par la population et les acteurs concernés, à envisager les éventuelles solutions alternatives à l'aménagement prévu et, le cas échéant, à établir une liste de préconisations destinées à enrichir et améliorer le projet présenté par le maître d'ouvrage.

Objet de la concertation préalable

La concertation préalable porte sur le projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du triangle d'or les Milandes - Castelnau la Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées.

Organisation de la concertation préalable

La concertation préalable est organisée conformément aux articles L.121-16 et L.121-16-1 du Code de l'Environnement, sous l'égide de Mme Brigitte FORGEVIEILLE et M. Roland PEYLET, garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans sa décision du 26 juillet 2023, suite à l'exercice du droit d'initiative prévu par l'article R.121-19 du code de l'environnement.

Durée de la concertation préalable

La concertation préalable se tient du 28 septembre 2023 au 9 novembre 2023 inclus.

Modalités de la concertation préalable

1. Information du public

- Avis dans la presse locale ;
- Affichage en mairie des lieux concernés : Saint Vincent de Cassac, Castelnau la Chapelle, Wiazac et Beynac et Cazenac ;
- Un dossier de concertation présentant les objectifs et caractéristiques principales du projet, son coût estimatif, la liste des communes concernées par son territoire susceptible d'être affecté par le projet et la modification des documents d'urbanisme, les incidences potentielles sur l'environnement et une mention

des solutions alternatives envisagées (Art. R.121-20 du Code de l'Environnement) est consultable aux heures d'ouverture au public dans les 4 mairies de Saint Vincent de Cassac, Castelnau la Chapelle, Wiazac et Beynac et Cazenac et dans les locaux du Département (bureau de la direction du Patrimoine Routier Paysager et des Mobilités - sur rendez-vous) ; Il est également consultable et téléchargeable sur le site internet du Conseil départemental de la Dordogne : www.dordogne.fr

2. Dialogue et réflexion collective

- Une première réunion publique se tiendra le **2 octobre 2023 à 18h salle L'Odyssée à Périgueux** pour présenter la concertation sur le projet ;
- Des ateliers thématiques seront proposés notamment sur les thèmes suivants : environnement, sécurité, mobilités, économie/tourisme... Ils seront tenus les **mercredis 4, 11, 18 et 25 octobre à compter de 18h** dans des lieux qui seront précisés lors de la réunion publique ;
- Des avis, questions, contributions, propositions peuvent être déposés sur les registres papier mis à la disposition du public aux heures d'ouverture au public dans les mairies de Saint Vincent de Cassac, Castelnau la Chapelle, Wiazac et Beynac et Cazenac ;
- Des avis, questions, contributions, propositions peuvent être déposés sur les registres papier mis à la disposition du public dans les locaux du Département (salle n°1, Direction du Patrimoine Routier Paysager et des Mobilités, 99 avenue Winston Churchill 24600 Coulouvrieux Chamiers) lors des permanences assurées **chaque mercredi de 9h à 12h** pendant la durée de la concertation ;

- Des permanences seront organisées en mairie les **jeudis 5, 12, 19 et 26 octobre de 9h à 12h** par roulement selon programmation qui sera précisée lors de la première réunion publique, avec la possibilité de débats mobiles ;
- Des avis, questions, contributions, propositions peuvent également être déposés sur un registre dématérialisé mis à la disposition du public : <https://www.registre-dematerialise.fr/4875>
- Des questions et projets de cahiers d'acteur établis par des personnes morales peuvent être adressés au garant par voie dématérialisée, à l'adresse e-mail : roland.peylet@cndp.fr, et par voie postale : CNDP - A l'attention Mme Brigitte FORGEVIEILLE et M. Roland PEYLET - 344 boulevard Saint-Germain 75007 PARIS.

Bilan des garants

A l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, les garants transmettent leur bilan à la CNDP et au Département de la Dordogne qui le publient chacun sur leur site sans délai (Art. R.121-23 du Code de l'Environnement). Le bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

Les choix / les décisions du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable

Le Conseil départemental de la Dordogne publie dans un délai de 2 mois à compter de la publication du bilan du garant sur son site internet, les mesures qu'il juge nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation (Art. L.121-16 et R.121-24 du Code de l'Environnement).



Annexe 7 - Cahier d'acteur : mode d'emploi et contributions.

Cahier d'acteur, de quoi s'agit-il ?

Le cahier d'acteur est une modalité d'expression dédiée aux personnes morales (collectivité territoriale, association, chambre consulaire, syndicat professionnel, organisme public parapublic ou privé...) qui souhaitent faire connaître leur position sur tout ou partie des enjeux mis en débat.

L'objectif est de proposer un format unique qui permette à chaque structure, quel que soit son poids et ses moyens, de publier aux mêmes conditions, un support qui sera porté à connaissance du public et qui viendra nourrir le compte-rendu de la commission.

Il est donc primordial que tous les acteurs se conforment strictement aux règles du jeu :

- Un même auteur ne peut proposer qu'un seul cahier d'acteur sur la durée du débat
- Il doit impérativement respecter le format précisé ci-dessous

Quel est le format à respecter ?

Le cahier d'acteur doit être composé :

- 1) D'un texte de présentation de 400 signes maximum (espaces compris) qui permette aux lecteurs de bien identifier qui est l'auteur du contenu (statut, mission, membres...)
- 2) Des coordonnées de votre structure : adresse, site internet, contact mail, et éventuellement téléphone
- 3) D'un texte de 10 000 signes maximum (espaces compris). Ces 10 000 signes doivent être répartis entre :
 - Un encadré « en bref » qui permette aux lecteurs de se faire une première idée de la teneur de votre propos (entre 500 et 2000 signes espaces compris)
 - Le développement de votre position, et de vos principaux arguments -> veillez à bien subdiviser votre raisonnement en sous-parties avec des sous-titres
 - Eventuellement : d'autres encadrés si vous souhaitez mettre en avant une thématique ou un témoignage ou des données
- 4) Du logo de votre structure
- 5) De deux visuels maximum (photos en format jpeg, carte, graphique...) libres de droit ou en indiquant les crédits associés.

Vous devez impérativement transmettre votre texte au format word et sans aucune mise en page (les encadrés sont indiqués le plus simplement possible, soit par l'encadrement du texte, soit par une simple mention écrite).

NB : aucun fichier word comportant un nombre supérieur que le nombre de caractères maximum indiqué ci-dessous ne sera pris en charge.

Comment et où sera-t-il publié ?

Vous pouvez envoyer votre fichier Word ainsi qu'éventuellement les deux visuels qui vous souhaitez insérer à l'adresse suivante : **roland.peylet@garant-cndp.fr**
Il sera mis en forme puis publié sur le site du débat public www.dordogne.fr et sa plateforme participative <https://www.registre-dematerialise.fr/4875>. Vous serez informés par mail lorsqu'il sera publié.

Un grand merci pour votre attention, nous espérons lire votre contribution prochainement !

Contributeur	Typ.	Constats effectués / Avis exprimés sur le projet	Solutions alternatives au projet	Propositions complémentaires au projet
<p align="center">Région Nouvelle Aquitaine</p>	<p align="center">Collectivités territoriales</p>	<p>Constats effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La RD 703 est le seul axe majeur routier assurant la desserte entre Est et Ouest dans le sud du département. • Dangerosité de la traversée de Beynac-et-Cazenac pour tous les usagers. • La région est l'autorité compétente en matière de mobilité : TER, cars interurbains et transports scolaires. • Impossibilité d'évacuer les enfants en cas de croisement entre un bus et un véhicule de gros gabarit à Beynac-et-Cazenac (constat d'huissier 2019) • Observation d'un développement considérable de l'usage du train et du tourisme à vélo. <p>Avis :</p> <p><i>« La réalisation de la boucle multimodale de la vallée de la Dordogne répond à deux intérêts majeurs, à savoir le développement touristique et économique de la vallée et assurer la sécurité de nos concitoyens et participer au développement du train. »</i></p>		<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accompagner la réouverture de la halte ferroviaire de Castelnau-la-Chapelle avec la construction d'une nouvelle route adaptée. • Favoriser le report modal vers le train. • Développer le tourisme à vélo avec la création de la V91 et sa connexion avec la halte ferroviaire de Castelnau-Fayrac et les bourgs de Beynac-et-Cazenac, Castelnau-la-Chapelle et Vézac. • Anticiper l'afflux des vélos par la création d'une voie dédiée dans Beynac-et-Cazenac pour les mobilités douces durant la période estivale.

<p>Commune de Beynac-et- Cazenac</p>	<p>Collectivités territoriales</p>	<p>Constats effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développement important du tourisme ces dernières décennies. • La RD 703 n'est plus adaptée au trafic automobile actuel entre Saint Vincent de Cosse et Vézac. • Dangerosité dans le goulot d'étranglement de la traversée de Beynac-et-Cazenac. Avec un fort trafic moyen annuel de 7000 véhicules par jour, dont 300 poids lourds. • Le trafic routier dans Beynac-et-Cazenac encombre et pollue le village • Les deux ponts d'Allas-les-Mines et de Castelnaud-la-Chapelle entre les rives droite et gauche ne répondent pas aux besoins du trafic, le premier se situe très en aval et le deuxième est trop exigü. • Bouchons quotidiens au stop du Luc, à l'intersection de la route Beynac-et-Cazenac/La Roque-Gageac • Le 11 juin 2020, le conseil municipal a exprimé un soutien unanime au département pour son ancien projet, vote unanime renouvelé le 6 septembre 2022 pour le projet de boucle multimodal. • Vote le 26 février 1995 de la population de Beynac-et-Cazenac, 83% de la population avait voté en faveur d'un projet de contournement du village. • Infrastructures routières vieillissante 	<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création de parkings à vélos dans les différents sites et installation d'un loueur de vélos à la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac. • Restauration de certaines berges afin d'obtenir la largeur nécessaire pour pouvoir faire cohabiter piétons et cyclistes et permettre un tracé direct en mode doux entre la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac et le village de Beynac-et-Cazenac. • Création d'un tracé pour la navette qui inclut les 4 châteaux ainsi que les 3 Plus Beaux Villages de France. • Réalisation d'une boucle pédestre de la vallée qui longerait la rivière par le chemin de halage, suivrait la nouvelle voie verte et les deux ponts et, à partir du rond-point de Monrecour, monterait jusqu'au hameau du Pech pour redescendre sur la route de Beynac-et-Cazenac par le sentier
---	--	--	---

		<p>Avis :</p> <p><i>« Nous soutenons le nouveau projet du Département de boucle multimodale »</i></p>		<p>pédestre existant pour rejoindre ensuite le village de Beynac-et-Cazenac en empruntant le trottoir (qui devra être aménagé) qui longe la route.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création d'un arrêt photo entre Fayrac et la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac. • Création d'une signalisation adaptée en amont et en aval de Beynac-et-Cazenac, qui annonce le village, le château, les commerces.
--	--	--	--	--

<p>Commune de Castelnaud-la- Chapelle</p>	<p>Collectivités territoriales</p>	<p>Constats effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le 30 janvier 2023, le Conseil municipal, unanime, a décidé (si le projet se réalise) de l'interdire aux véhicules de plus de 3,5 tonnes. • Le secteur de la rive gauche entre Castelnaud-la-Chapelle et Allas-les-Mines est particulièrement enclavé. • Dangerosité des éboulements de pierres et d'arbres sur les routes. • La route ne répond pas à l'augmentation des flux touristiques. • Les bouchons empêchent l'intervention des services de secours. • Forte augmentation de l'usage du vélo dû à l'attrait des activités de pleine nature. • Les quatre châteaux ont enregistré plus de 800.000 entrées payantes en 2022 - soit 2 fois la Cité du Vin de Bordeaux. • L'ancien château de Joséphine BAKER a vu sa fréquentation passer de 125.000 à plus de 200.000 visiteurs au cours des deux dernières années. <p>Avis :</p> <p><i>« Soutien unanime de la municipalité de Castelnaud-la-Chapelle au Projet de Boucle Multimodale d'accès aux deux rives de la Vallée de la Dordogne. »</i></p>		
--	--	--	--	--

<p>Communauté de communes Sarlat Périgord noir</p>	<p>Collectivités territoriales</p>	<p>Constats effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dangerosité de la traversée de Beynac-et-Cazenac, pour les transporteurs, les autocaristes, les camping-caristes, les services de secours et les usagers du fait de l'impossibilité de croisement des poids lourds. • Augmentation, concentration et diversification des activités économiques du Périgord noir. • Existence de plusieurs contournement des communes voisines, Saint-Cyprien, Le Buisson de Cadouin, Bergerac, Sainte Foy la Grande. • Le repliement de l'ouvrage existant pour le nouveau projet permettra une économie de 21 millions d'euros d'argent public. <p>Avis :</p> <p><i>« Soutien au projet de boucle multimodale de la Vallée de la Dordogne. »</i></p>		
---	--	--	--	--

<p align="center">Comité départemental du tourisme de la Dordogne</p>	<p align="center">Monde économique, professionnels et syndicats</p>	<p>Constats effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Vallée de la Dordogne est la zone la plus fréquentée du département. • Développement important de la fréquentation à vélo ainsi que des camping-caristes. • Augmentation de la demande de séjours autour de modes de déplacements doux. • Existence d'une image d'un Périgord noir « saturé ». • La Dordogne est le 1er département pour les nuitées françaises en environnement campagne. • La Région Nouvelle Aquitaine a pour objectif de devenir la 1ère région de tourisme durable en France. • Le bassin de la Dordogne est classé réserve de biosphère par l'UNESCO. • Sur le tronçon Carlux/Limeuil on compte 26 loueurs de canoë et jusqu'à plus de 3000 canoës/jour en haute saison. • Sur une journée en 2020, 2789 personnes sur les 6 plages de St Julien de Lampon à Castelnaud-la-Chapelle. <p>Avis :</p> <p><i>« Notre analyse nous amène donc à soutenir ce projet »</i></p>	<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intensifier le déploiement du référentiel Rando Etapes Périgord (multi-randonnées). • Aménagement et gratuité d'un grand parking, si possible, à la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac. • Création d'une possibilité d'avoir des vélos en libre-service, ainsi que des circuits accompagnés par des prestataires spécialisés sous la forme d'un « bureau des guides ». • Déploiement des navettes entre la Roque-Gageac, Beynac-et-Cazenac et Domme. • Etudier un passage en encorbellement à l'approche du village. Création d'une voie réservée aux vélos pour le traverser. • Création d'une halte pique-nique ou simple parking sur la nouvelle route.
--	---	--	--

<p>La chambre économique de Dordogne</p>	<p>Monde économique, professionnels et syndicats</p>	<p>Constats effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'A89 a permis un développement du centre du département sur l'axe Bordeaux / Lyon. • Malgré de fort potentiel industriel, le « Sud » de la Dordogne est à la peine. • L'axe Bordeaux / St Emilion / Bergerac / Beynac-et-Cazenac / Sarlat est un axe de développement touristique et industriel considérable. • Le département de la Dordogne se confronte à une limite structurelle liée à son enclavement ne permettant pas l'optimisation de ses possibilités de croissance économique <p>Avis :</p> <p><i>« La Chambre Economique de la Dordogne reste convaincue que cet aménagement renforcera la vitalité du territoire ainsi que son développement à long terme. »</i></p>		
---	--	--	--	--

<p align="center">Relais départemental des gîtes de France de la Dordogne</p>	<p align="center">Monde économique, professionnels et syndicats</p>	<p>Constas effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Sarladais/Périgord Noir regroupe la moitié du parc des hébergements labellisés « Gîtes de France de Dordogne » avec une forte proportion d'hébergements sur le long de la Vallée de la Dordogne. • Très forte pression touristique sur les routes durant l'été, ce qui provoque des embouteillages au détriment à la fois des touristes et des usagers locaux • Croissance importante de la pratique du vélo <p>Avis :</p> <p><i>« Le Relais des Gîtes de France de la Dordogne émet un avis favorable à la réalisation de la boucle multimodale »</i></p>		
--	---	--	--	--

<p>Office de tourisme de Sarlat Périgord noir</p>	<p>Monde économique, professionnels et syndicats</p>	<p>Constats effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le produit de la taxe de séjour est de 1,4 million d'euros en 2022 pour l'Office de tourisme ce qui représente 40% du produit départemental. • Sarlat, ville d'arts et d'histoire accueille 2 millions de visiteurs par an. • La Roque-Gageac et Beynac-et-Cazenac, sont classés parmi « les Plus Beaux Villages de France ». • Cette concentration géographique est génératrice de flux touristiques importants • Augmentation « exponentielle » de l'usage du vélo • La traversée de Beynac-et-Cazenac reste un passage difficile pour la circulation. <p>Avis :</p> <p><i>« Soutien au projet de boucle multimodale de la Vallée de la Dordogne. »</i></p>		
--	--	--	--	--

<p>Périgord rail plus</p>	<p>Association</p>	<p>Constats effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fréquentation de la ligne Sarlat <-> Bordeaux est en forte hausse • Difficulté de fréquentation pour le Tronçon Sarlat / Bergerac à cause d'un nombre de trains limité et donc d'une offre moins attractive. • Le système de sécurité et de signalisation ancien limite le nombre de trains journaliers. <p>Avis :</p> <p><i>« L'ouverture de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac est un maillon essentiel du renforcement d'une activité touristique responsable. »</i></p>	<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ouverture de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac toute l'année afin qu'elle bénéficie au plus grand nombre. • Arrêt systématique de tous les trains circulants sur la ligne Sarlat <-> Bordeaux, avec un système d'arrêt à la demande pour les TER de début de matinée et de fin de soirée • Réorganisation des cars scolaires du secteur Castelnaud - Veyrines - St Cybranet pour amener les élèves vers les TER à la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac. • Création d'affichage aux points d'arrêt touristique : informations en plusieurs langues sur les mobilités douces, les circuits possibles au départ de la halte, les hébergements, les relais et abris vélos sécurisés, locations de vélos, matériel de petit entretien, contacts taxis, commerçants à proximité, aire de pique-nique, connexion wifi. • Création d'affichage d'information : horaires trains, hall d'accueil ouvert aux heures des TER, prises électriques pour téléphones et vélos, WC, bornes de recharge pour voitures électriques éclairage. • Développement de pôle d'échanges multimodaux.
----------------------------------	--------------------	--	---

<p>Collectif transitions Périgord noir</p>	<p>Association</p>	<p>Avis :</p> <p><i>« Oui à une partie du projet car nous approuvons la possibilité de développement de mobilité douce et d'amélioration de transport ferroviaire sans qu'il soit nécessaire pour les réaliser de construire deux nouveaux ponts »</i></p>	<p>Solution alternative :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utiliser et aménager les voiries existantes pour permettre un contournement sans la réalisation de nouveaux ponts. 	
<p>Fédération française de cyclotourisme</p>	<p>Association</p>	<p>Avis :</p> <p><i>« La prolongation de la voie verte V91 est un impératif pour un tourisme à vélo de qualité en sécurité »</i></p>		<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La largeur de la voie verte doit avoir 3m de large au minimum • Les aménagements anti-intrusion sur les routes de croisement avec la V91 ne doivent pas entraver la circulation des cyclistes. • Réaliser un carrefour giratoire avec une trajectoire cyclable marquée au sol. • La voie verte doit être équipée de zones de repos, pique-nique, toilettes, et bornes de recharge pour vélo électrique. • Le fléchage doit également être conforme au guide « jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables ». • Prévoir à la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac des parkings à vélo sécurisés non abrasifs pour les cadres de vélo, ainsi que des bornes de

				<p>recharge pour les vélos électriques et des casiers sécurisés permettant de déposer des bagages.</p> <ul style="list-style-type: none">• Prévoir un éclairage public adapté à l'usage et à l'environnement.• La végétalisation doit être maîtrisée.• Création d'une zone de rencontre ou d'une vélo rue avec place de livraison
--	--	--	--	---

<p>J'aime Beynac et sa vallée</p>	<p>Association</p>	<p>Constats effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dangerosité de la circulation routière sur la RD 703 avec un blocage dans le goulot d'étranglement de Beynac-et-Cazenac. • 5 types de flux routiers existe dans la vallée : transit, poids lourds, touristes, locaux, cycliste/randonneurs. • La passerelle SNCF à Vézac est dangereuse (faible visibilité et faible largeur empêchant le croisement de 2 véhicules). • Nuisances liées au trafic routier (pollution de l'air, vibrations, ...) • Difficulté d'intervention des services de secours. • Importance économique du tourisme en Dordogne. • Infrastructures routières vieillissantes qui ne répondent pas aux dynamiques touristiques estivale. • Développement de la pratique du vélo. <p>Avis :</p> <p><i>« J'aime Beynac et sa vallée supporte et est très favorable au nouveau projet de boucle multimodale »</i></p>	<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'aménagements pour les piétons et cyclistes entre le Pech - Saint Vincent de Cosse et le parking de la Balme à Beynac-et-Cazenac (signalisation au sol, agrandissement des trottoirs, élargissement de la chaussée avec rabotage des talus au niveau du virage du Pech et le long des falaises et/ ou côté Dordogne) / Idem entre la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac et le pont de Castelnaud-la-Chapelle. • Création de parkings vélos à Beynac-et-Cazenac, à Castelnaud-la-Chapelle et à La Roque-Gageac avec bornes de rechargement solaires. • Création des pistes cyclables connexes (pour aller à Sarlat, Saint Cyprien, Domme, ...) idem la piste du Céou. • Création d'un chemin piétons le long de la D703 entre le château de Monrecour et Beynac-et-Cazenac et entre Beynac-et-Cazenac et La Roque-Gageac. • Installation à la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac d'un point restauration/ accueil de loueurs de vélo. • Réorganisation des itinéraires de circulation des navettes électriques de point à point vs boucle
--	--------------------	--	---

<p>Défendre l'intérêt général de la Dordogne - DIGD</p>	<p>Association</p>	<p>Constas effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Existence d'une ZAD pendant 6 semaines du 19 février au 4 avril 2017 contre l'ancien projet du département de la Dordogne. • Le département de la Dordogne est l'un des plus endettés du pays. • Important réseau routier souvent mal entretenu. • La multi-modalité des déplacements dans une zone aussi confinée, traversée par la déviation de Beynac-et-Cazenac serait dangereuse, anachronique et négative dans un lieu si prestigieux. • Le tunnel en cuvette des « Milandes » est en zone inondable. <p>Avis :</p> <p><i>« DIGD rappelle son attachement au respect de l'autorité de la chose jugée quand aucune preuve d'un intérêt public majeur n'est apportée. »</i></p>	<p>Solutions alternatives :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réfection du réseau routier existant, sur les deux rives, le but : sécuriser, améliorer et rendre accessible aux vélos. • Sécurisation des falaises demandées depuis mai 2016 • Mise en place de scanners lasers qui déterminent le volume des véhicules, activant si besoin des feux rouges. L'objectif est que plus aucun poids lourds ou bus ne se croisent dans la zone contrôlée et régulée. 	<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faire une étude et un plan global de la circulation des poids lourds en transit qui n'ont rien à faire dans la vallée et qu'il faut maintenir sur l'A 89 ou l'A 20 avec des tarifs adaptés.
<p>La Périgordine Organisation</p>	<p>Association</p>	<p>Constats effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Insécurité de la traversée de Beynac-et-Cazenac • Augmentation de l'usage du vélo, surtout électrique. • Demande forte d'itinéraires doux et protégé. 		

		<ul style="list-style-type: none"> La Dordogne est devenue le troisième département dans le classement des « destinations vélo » <p>Avis :</p> <p>« L'association La Périgordine Organisation apporte son soutien au projet de création d'une boucle multimodale d'accès sécurisé aux deux rives de la vallée de la Dordogne »</p>		
<p>Comité d'organisation du festival Joséphine Baker - LICRA</p>	Association	<p>Constas effectués :</p> <ul style="list-style-type: none"> Témoignage du caractère indispensable de ce projet pour permettre la tenue de manifestations d'envergure nationale éco-responsables à venir dans ce secteur hautement touristique et patrimonial. Sans une amélioration des mobilités décarbonées dans le secteur, nous ne pourrions conjuguer pérennisation de la manifestation, responsabilité environnementale, et sociale <p>Avis :</p> <p>« Ce projet s'attache donc à un intérêt public majeur de développement humain auquel nous souscrivons sans réserve. »</p>		<p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> Lors des évènements, demander l'ouverture anticipée d'une ligne bus TER Sarlat - Les Milandes Favoriser l'accès au site par transport ferroviaire, plus globalement grâce aux mobilités douces.

Annexe 8 – Réponses des garants aux principales questions posées sur le registre dématérialisé en date du 9/11/2023.

RÉPONSES DES GARANTS AUX PRINCIPALES QUESTIONS POSÉES SUR LE REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ

Question sur le non respect de la justice :

Il est clair pour tous que l'arrêt de la cour administrative d'appel de Bordeaux qui a annulé l'autorisation préfectorale autorisant le précédent projet de déviation de Beynac et ordonné la démolition des travaux déjà exécutés est revêtu de l'autorité de la chose jugée et devenu définitif après la non-admission du pouvoir en cassation dirigé contre lui. Cela n'interdit pas d'une part, au maître d'ouvrage de proposer un projet qu'il estime nouveau, projet dont l'autorité administrative puis les juges, s'ils en sont saisis, auront le moment venu à apprécier la légalité et, d'autre part, que soit organisée sur ce projet une concertation publique préalable, ce caractère « préalable » marquant l'antériorité de la concertation sur les procédures administratives à suivre.

Question sur l'indemnisation des garants

Il a été demandé, sur le registre dématérialisé, quelle était la rémunération des garants de la CNDP pour une concertation publique. Il faut distinguer les indemnités que ceux-ci – qui ne sont pas des salariés – reçoivent en compensation du temps consacré à leur mission et le remboursement des frais exposés par eux. Les indemnités, fixées par l'arrêté du 29 juillet 2019 relatif aux frais et indemnités [...] des garants désignés par la CNDP, sont versées au taux horaire brut de 55,20 €, les heures prises en compte étant celles des réunions publiques et des réunions de travail auxquelles ils participent, des entretiens qu'ils conduisent et du bilan qu'ils rédigent, sans pouvoir dépasser un total de 9 108 € brut, plafond qui n'a pas vocation à être partout atteint. Le remboursement des frais de mission, déterminé par l'arrêté du 20 septembre 2023, publié au Journal officiel n° 0219 du 21 septembre 2023, modifiant l'arrêté du 3 juillet 2006 fixant les taux des indemnités de mission prévues à l'article 3 du décret n° 2006-781 du 3 juillet 2006 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements temporaires des personnels civils de l'État, s'effectue à hauteur de 90 € par nuit pour l'hébergement, petit déjeuner compris, et de 20 € par repas. Les frais de transport sont remboursés à leur coût réel, en seconde classe pour les déplacements en chemin de fer.

Question sur l'anonymat :

Le site qui héberge le registre dématérialisé doit être en mesure de proposer un statut d'anonymat afin de garantir l'équité de traitement avec le registre papier qui existe dans les mairies. Les garants regrettent l'usage excessif de l'anonymat utilisé par quelques-uns pour ne pas respecter les règles de bienséance qui découlent de toute concertation. De plus, les garants réfutent les arguments qui poseraient l'hypothèse que toutes les contributions anonymes sont opposées au projet, c'est empiriquement faux.

Remarque sur le fonctionnement du registre

La plateforme de la concertation préalable est un lieu pour présenter les arguments des différents contributeurs. Les garants prendront en compte l'analyse qualitative et non quantitative des contributions. De plus, les garants disposent d'outils qui permettent de voir le nombre de contributions déposées par personne (anonyme ou non). La participation du public ne peut pas avoir de limite géographique, cela ne respecterait pas le principe d'inclusion de tous les publics de la CNDP.

Annexe 9 - Réponses du porteur de projet aux principales questions posées sur le registre dématérialisé en date du 9/11/2023. (4 pages)

Réponses du Département de la Dordogne, maître d'ouvrage du projet de boucle multimodale, aux principales questions posées sur le registre dématérialisé

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

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

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

Question sur le coût déjà engagé dans le cadre du projet de contournement de Beynac

Ce coût est précisé dans le dossier de concertation. Il a été rendu public par le Département notamment par 2 délibérations du Conseil départemental des 15 novembre 2019 et 7 février 2020 faisant état du bilan financier de l'opération.

Question sur les bénéficiaires des astreintes fixées dans le cadre de la démolition et de la remise en état des éléments construits du contournement de Beynac

La Cour Administrative d'Appel de Bordeaux, par décision du 07 juillet 2022 a décidé :

1. qu'une astreinte définitive est prononcée à l'encontre du Département s'il ne justifiait pas avoir, dans les six mois suivant la notification du présent arrêt, engagé le début des travaux de démolition ordonnés par la Cour dans son arrêt du 10 décembre 2019. Le taux de cette astreinte définitive est fixé à 3.000 € par jour, à compter de l'expiration du délai de six mois suivant la notification du présent arrêt, jusqu'au début effectif des travaux ;
2. qu'une astreinte est prononcée à l'encontre du Département s'il ne justifie pas avoir, dans les douze mois suivant la notification du présent arrêt, procédé à la réalisation de l'ensemble des travaux de démolition et à la remise en état des lieux. Le taux de cette astreinte est fixé à 5.000 euros par jour, à compter de l'expiration du délai de douze mois suivant la notification du présent arrêt, jusqu'à l'achèvement des travaux ;

Chaque liquidation des astreintes sur une période écoulée fait l'objet d'une nouvelle décision de la Cour administrative d'appel.

C'est ainsi que la Cour administrative d'appel de Bordeaux, le 04 juillet 2023 a condamné le Département à verser aux requérants la somme de 489.000 € correspondant à la liquidation de l'astreinte définitive au taux de 3.000 € à compter du 08 janvier 2023, soit au jour de l'audience 164 jours de retard.

Les bénéficiaires de cette somme sont fixés par cette décision comme suit, sans autre précision sur la répartition de ces montants entre bénéficiaires multiples d'une même somme :

Article 1^{er} : Le département de la Dordogne versera à l'association La demeure historique la somme de 163 000 euros, à l'association Sepsans Dordogne et à l'association de défense de la vallée de la Dordogne - Saint-Vincent-de-Cosse - Beynac - Fayrac - Vézac la somme de 163 000 euros et, enfin, à la société Newell Enterprises inc., à Mme Newell, à M. d'Eaubonne et à PM. et Mme Quaillet, la somme de 163 000 euros au titre de la liquidation de l'astreinte définitive prononcée à l'article 1^{er} de l'arrêt n°21BX02843, 21BX02844, 21BX02845 du 7 juillet 2022.

Question sur l'intérêt général du projet

Le projet de boucle multimodale présente de nombreux motifs d'intérêt général liés à la sécurité publique (sécurité routière et falaise), à la santé publique et à l'environnement, au développement économique et touristique qui ont été abordés lors des différents ateliers thématiques.

Le projet devra faire l'objet, après la concertation, d'une déclaration d'utilité publique et d'une autorisation environnementale lesquelles sont à délivrer par le Préfet après examen par les services

instructeurs de l'Etat puis enquête publique. Cette instruction sera l'occasion d'apprécier l'intérêt général de l'opération et notamment son utilité publique et les raisons impératives d'intérêt public majeur susceptibles de justifier les atteintes à l'environnement.

Question sur les alternatives au projet

Le Département a procédé à une étude multicritère des différentes solutions qui a permis de dégager le parti d'aménagement proposé comme le plus pertinent. Cette analyse est présentée sous forme de synthèse dans le dossier de concertation et sera détaillée dans le dossier d'autorisation environnementale qui fera l'objet d'une instruction par les services de l'Etat et d'une enquête publique avant délivrance de l'autorisation.

Parmi les alternatives évoquées dans les contributions sur le registre dématérialisé figurent :

- le traitement de l'intersection entre la RD57 en sortie de Castelnaud et la RD703 qui est souvent congestionnée : le projet de boucle multimodale permet de décongestionner cette intersection en réduisant le nombre de voitures passant par Castelnaud pour se rendre aux Milandes et par l'effet du report modal ;
- l'aménagement sur place avec élargissement de la voie dans le bourg : ces travaux réalisés par la Commune de Beynac se sont limités à la mise en œuvre d'une passerelle piétonne. En effet tout aménagement se heurte aux risques liés aux falaises surplombant la route départementale 703 dans le bourg de Beynac mais également au niveau de la falaise du Pech plus à l'ouest sur la commune de Saint Vincent de Cosse. Le Plan de Prévention des Risques en vigueur sur la commune de Beynac et Cazenac classe cette zone à risque fort dite zone rouge, estimée très exposée aux chutes de pierres et de blocs. Les installations ou activités sources de trépidations ou de vibrations importantes sont interdites.
- l'aménagement de la route des Crêtes (RD25) : cette hypothèse est également examinée dans le dossier de concertation.

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

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

- 46 avec un rayon inférieur à 120 mètres,

- 18 avec un rayon inférieur à 240 mètres,

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

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

- la mise en place d'un feu tricolore intelligent à « détection de gabarit » qui éviterait le croisement de deux poids lourds dans la traversée de Beynac : la mise en place de ces feux doit respecter un certain nombre de précautions et est difficile à mettre en place lorsque la section concernée comprend un carrefour et des traversées piétonnes, c'est le cas dans Beynac. Par ailleurs, des expérimentations menées par le Département n'ont pas été concluantes en raison également des délais d'attente incompatibles avec les trafics constatés sur la RD703, itinéraire de transit ;
- l'aménagement d'une voie verte en rive gauche : dans toutes les hypothèses, des ouvrages de franchissement de la Dordogne sont nécessaires car les sites à desservir se trouvent en rive gauche et en rive droite. Le projet est pertinent si les traversées sont proches de la gare de Fayrac car il devient attractif pour les modes doux et notamment le vélo et la marche à pied.

Questions relatives aux risques liés aux falaises et notamment à qui incombe l'entretien et la réalisation des travaux de confortement ?

Le projet permet de limiter l'exposition des biens et des personnes aux risques de chutes de blocs provenant des falaises.

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

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

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

- de prévention des accidents naturels et des fléaux de toute nature,
- de mesures d'assistance et de secours et de provoquer l'intervention de l'autorité supérieure,
- ainsi qu'une obligation spéciale de prendre en charge en cas de danger grave ou imminent les mesures imposées par les circonstances.

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

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

Question sur le circuit des navettes électriques

Le circuit des navettes électriques est imaginé comme une boucle permettant la desserte des 4 châteaux au cœur du Triangle d'or du Périgord Noir au départ de la gare ferroviaire multimodale de Fayrac. Il a vocation à constituer une alternative de déplacement dans un secteur fortement fréquenté pour limiter l'usage de la voiture. Ce circuit est évolutif et peut être aménagé dès lors que de nouveaux points d'arrêts s'avèreraient pertinents au regard des objectifs recherchés.

Question sur les itinéraires cyclables

Le projet prévoit la levée du verrou de la V91 à Beynac et la connexion aux itinéraires doux existants et en projet par les collectivités compétentes en matière de mobilité. Bien entendu, toutes les propositions de nouveaux itinéraires pertinents seront examinées par le maître d'ouvrage dans le cadre de la présente concertation.

Question sur la consistance des aménagements paysagers

Le projet d'aménagement paysager 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...). Il comprend 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.

Ces plantations seront organisées autour de cinq séquences paysagères qui ont été identifiées sur le linéaire du projet et ont été traitées de manière différenciée, afin qu'un paysage naturel se remette en place rapidement, sans heurt avec le cadre existant. Ces aménagements permettront de limiter les co-visibilités avec les châteaux.

Question sur la réutilisation des ouvrages construits du précédent projet de contournement de Beynac

Le Département respecte l'injonction de la Cour administrative d'appel de Bordeaux et a engagé la démolition des éléments construits du contournement de Beynac et la remise en état des lieux.

Pour autant, le projet de boucle multimodale peut permettre la réutilisation des ouvrages existants pour éviter l'atteinte à l'environnement et le coût de la démolition, sous condition préalable, bien entendu, que le Département ait été autorisé, dans le cadre de la procédure engagée, à réutiliser ces éléments avant le terme de leur démolition.

Questions sur le devenir des projets de la déviation de Sarlat et du contournement de Périgueux

S'agissant de la déviation nord de Sarlat, le Département constitue actuellement les dossiers d'autorisations administratives préalables. Les acquisitions foncières nécessaires au projet sont réalisées.

S'agissant du contournement Est de Périgueux, l'étude d'opportunité est portée par l'Etat car il s'agit de la jonction d'un itinéraire routier national RN21-A89.

Observations sur l'effet « aspirateur du trafic (PL ou non) qui passe actuellement ailleurs » mais également sur le risque de développement d'activités le long de cet axe

Le projet a vocation à dévier la majeure partie du trafic de la RD703 actuelle passant par le bourg de Beynac mais pas à l'accroître. Le projet est de nature au contraire à encourager des modes de déplacements alternatifs à la voiture (train, navette, vélo, marche à pieds) visant à réduire l'usage de la voiture et par conséquent le nombre de voitures circulant sur la RD703.

S'agissant du développement d'activités le long de la nouvelle infrastructure, celui-ci sera fortement limité par les contraintes d'urbanisme inhérentes au site : risques d'inondation et de mouvement de terrain, protections patrimoniales et proximité de la ligne ferroviaire.

Observation sur la situation du pont-rail des Milandes situé en zone inondable

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 voie. Le dispositif est prévu pour fonctionner de manière autonome.

Observation sur le prétendu manque de transparence

Chaque administré peut accéder via la plateforme dématérialisée au dossier présentant le projet, ses objectifs et ses enjeux comme le prévoit le code de l'environnement.

La concertation se déroule sous l'égide de garants désignés par la Commission nationale du débat public pour assurer la transparence des débats et l'égalité de traitement des contributions.

Les comptes rendus des réunions publiques et des ateliers thématiques sont mis en ligne sur le registre dématérialisé au fur et à mesure de leur établissement.

Annexe 10 – Questions adressées au porteur de projet n'ayant pas trouvé de réponse.

- Quel est le coût du chantier ? (En tenant compte de l'inflation)
- Quel sera le bilan GES estimé de cette boucle multimodale ? À la fois en termes de construction et de circulation ?
- Quel est le coût de la remise en état du site ?
- Quel sera le coût de fonctionnement et d'entretien de ce projet ?
- Une étude sur l'état initial de l'environnement sur une année calendaire a-t-elle été réalisée ?
- Comment ce projet s'inscrit-il dans la lutte contre l'artificialisation des sols (loi Climat et résilience du 22 août 2021 et loi ZAN) ?
- Quelle piste cyclable et piétonne est envisagée pour rejoindre Marqueyssac ?
- Pourquoi la vélo route reliant Castelnaud à Léobard est-elle à l'abandon après Daglan ?
- Pourquoi investir dans la boucle multimodale plutôt que soutenir d'autres investissements : création d'un hôpital, d'une piscine, entretien des routes, d'une crèche ?
- Pourquoi maintenir un trafic dense et ne pas réduire le passage des camions et gros engins ?
- Si les navettes vont de juin à septembre, quelles fréquences de passage ?
- Entre Fayrac et les Milandes existera-t-il une piste cyclable ?
- Combien de navettes en tout ?
- Comment sera aménagée la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac ? Quel Parking ?
- L'installation de capteurs dans la falaise peuvent-ils être efficaces ?
- Un tunnel « pare-pierres » avait été étudié et ne semblait pas répondre aux contraintes et au poids des blocs de pierres. Est-ce bien exact ?
- Pourquoi le département ne sécurise pas les falaises pour éviter les chutes de pierres ?
- Les falaises au-dessus de la salle des fêtes et de l'école de Beynac font-elles l'objet d'étude et d'un suivi ?
- Quelles sont les incidences du climat sur les falaises ? pluies importantes, gel, sécheresse, chutes d'arbres...
- Quels sont les coûts d'aménagements de la route des côteaux ? et les impacts écologiques d'abattage nécessaire des arbres par exemple
- Le projet ne va-t-il pas voir un accroissement du trafic ? en particulier des poids lourds ?
- Pourquoi ne pas conserver les aménagements réalisés sur la rive gauche ?
- Que dit l'étude diligentée par le CD 24 sur la faisabilité du démontage du pont ?

Réponses à apporter par le responsable du projet à la concertation préalable

Recommandations	Réponse du porteur du projet JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Recommandations des garants au porteur de projet			
1. Apporter les réponses à l'ensemble des questions posées (cf. annexe 10)	Les réponses aux questions posées en annexe 10 du rapport des garants figurent en annexe de la délibération du Conseil départemental du 8 janvier 2024	Délibération du 8 janvier 2024	Sans objet
2. Analyser et évaluer les solutions alternatives proposées et porter les résultats à la connaissance du public dont l'utilisation de la route des coteaux (D25)	Les solutions alternatives et notamment l'utilisation de la route des Coteaux (RD25) seront bien présentées dans le dossier d'autorisation environnementale du projet et portées à la connaissance du public lors de l'enquête publique qui sera organisée par le Préfet sur une durée d'un mois minimum.	Dépôt du dossier d'autorisation pour instruction par les services de l'Etat prévu en janvier 2024 qui sera suivi d'une enquête publique organisée par le Préfet dans le courant du 1 ^{er} semestre 2024.	Sans objet
3. Faire preuve de la plus grande transparence quant aux critères de choix retenus pour les suites données au projet, en faisant le lien avec les résultats de la concertation préalable	Le projet a fait l'objet d'adaptations pour tenir compte des observations et propositions émises dans le cadre de la concertation. Elles sont reprises dans la délibération du 8 janvier 2024 qui fera l'objet d'une publicité dématérialisée.	Délibération du 8 janvier 2024 publiée sur le site institutionnel du Département	Sans objet
4. Réaliser ou publier les éléments sur les flux potentiels (tous moyens de transports)	Les flux de trafic sur la route départementale n°703 font l'objet de comptages automatiques constatés par huissier. Les résultats seront publiés sur le site du Département.	Les comptages automatiques sont d'ores et déjà mis en œuvre. Les résultats seront publiés sur le site du Département en janvier 2024	Sans objet

Annexe n° 2 à la délibération n° 24-3 du 8 janvier 2024

<p>5. Faire connaître le coût actualisé du projet ainsi que son coût de fonctionnement et d'entretien</p>	<p>Le coût prévisionnel du projet était indiqué dans le dossier soumis à concertation. Le coût actualisé du projet tenant compte des adaptations suite à la concertation sera bien entendu indiqué dans le dossier d'autorisation. Il s'agit d'une mention obligatoire dans le dossier de déclaration d'utilité publique. Il sera porté à la connaissance du public lors de l'enquête publique obligatoire organisée par le Préfet.</p>	<p>Lors de l'enquête publique organisée par le Préfet dans le courant du 1^{er} semestre 2024.</p>	<p>Sans objet</p>
<p>6. Expliquer comment seront traitées les zones de protection Natura 2000</p>	<p>Les incidences du projet sur les zones Natura 2000 et les mesures associées en faveur de l'environnement feront effectivement l'objet d'un volet spécifique dans le dossier d'autorisation environnementale qui fera d'ailleurs l'objet d'une enquête publique organisée par le Préfet.</p>	<p>Dépôt du dossier d'autorisation pour instruction par les services de l'Etat prévu en janvier 2024 qui sera suivi d'une enquête publique organisée par le Préfet dans le courant du 1^{er} semestre 2024.</p>	<p>Sans objet</p>
<p>7. Etudier une expérimentation (complémentaire) sur la route actuelle dans Beynac en créant une voie dédiée aux modalités douces : cyclistes, piétons et services de secours lorsque le projet sera réalisé</p>	<p>La proposition, faite lors de la concertation, de création sur la section de RD703 actuelle entre Monrecour et la sortie Est du bourg de Beynac, d'une voie dédiée aux mobilités douces a été retenue par le Département et intégrée au projet pendant la période estivale de juillet et août. Elle fera l'objet d'une expérimentation pour procéder aux adaptations et optimisations éventuelles de mise en œuvre.</p>	<p>L'expérimentation sera menée dans l'année qui suit la réalisation du projet.</p>	<p>Mobilisation des moyens internes de la direction des routes en lien avec les services techniques des Communes</p>
<p>Recommandations au porteur de projet portant sur les modalités d'association du public</p>			
<p>1. Rendre public le présent bilan à tous les participants contributeurs et acteurs de la concertation, aux élus des territoires concernés, à la presse régionale et spécialisée, aux autorités compétentes amenées à intervenir dans la suite de la procédure et dans la décision</p>	<p>Le bilan des garants a été publié sur le site du Département conformément à la réglementation, le 08 décembre 2023 et sur le site de la préfecture de la Dordogne le 12 décembre 2023. Il sera joint à l'enquête publique organisée par le Préfet dans le cadre de l'instruction des autorisations administratives afférentes au projet</p>	<p>Publication sur le site du CD24 le 8 décembre 2023</p>	<p>Sans objet</p>

Annexe n° 2 à la délibération n° 24-3 du 8 janvier 2024

(autres services de l'État, autorité environnementale, commissaire enquêteur, commission européenne, etc.).			
<p>2. Rendre public de la même façon les enseignements tirés du présent bilan par le porteur du projet.</p> <p>3. Rendre public la décision du porteur de projet, en répondant aux recommandations des garants et en précisant les enseignements tirés du bilan de la concertation préalable.</p>	<p>Les mesures que le Département a décidé de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation et des recommandations des garants font l'objet de la présente délibération du 8 janvier 2024. Ces mesures sont intégrées au projet et aux dossiers d'autorisation administrative afférents qui feront l'objet d'une enquête publique organisée par le Préfet dans le cadre de leur instruction.</p>	<p>Délibération du 8 janvier 2024 Enquête publique organisée par M. le Préfet courant 1^{er} semestre 2024.</p>	<p>Sans objet</p>
<p>4. Mettre en place un comité de suivi intégrant l'ensemble des parties prenantes afin d'organiser les modalités de suivi articulant mieux les dimensions territoriales, thématiques et globales, éventuellement sous l'égide d'un tiers.</p>	<p>Le Département mettra en place un comité de suivi associant les partenaires du projet (Etat, Région, Communautés de Communes et Communes sur le territoire du projet, SNCF) pour assurer le suivi de la mise en œuvre du projet et l'articulation avec le déploiement des itinérances douces connectées au projet et sous maîtrise d'ouvrage des partenaires (halte ferroviaire, véloroutes, ...)</p>	<p>Dès l'obtention des autorisations administratives du projet dans le courant du 2^{ème} semestre 2024</p>	<p>Convention de partenariat en cours de finalisation avec les partenaires du projet</p>
<p>5. Mettre en place des groupes de travail dédiés aux préoccupations majeures qui ont émergé lors de la concertation (mobilité individuelle et collective, sécurité routière et falaises, Economie et tourisme, environnement et paysage), dans le cadre d'un dispositif d'ancrage territorial impliquant l'ensemble des parties prenantes.</p>	<p>Ces groupes de travail pourront être initiés et organisés lors des comités de suivi en fonction des thématiques d'actualité à l'ordre du jour, en associant les experts correspondants à ces thématiques.</p>	<p>Dans le cadre du comité de suivi qui pourrait être mis en place dès la fin 2024 (cf. point 4 précédent).</p>	<p>Sans objet</p>
<p>6. Associer la communauté scientifique et universitaire, les organismes publics et les</p>	<p>Le CEN et EPIDOR sont d'ores et déjà partenaires du Département dans le cadre de la définition, de la mise</p>	<p>Partenariat avec le CEN et EPIDOR déjà effectif</p>	<p>Convention de partenariat</p>

Annexe n° 2 à la délibération n° 24-3 du 8 janvier 2024

<p>associations en charge de la protection de l'environnement au travail de préparation ou d'accompagnement de l'évaluation environnementale et aux études à conduire en vue de l'enquête publique.</p>	<p>en œuvre et du suivi des mesures compensatoires environnementales proposées dans le cadre du projet et notamment concernant la restauration des bras morts du Pech et de Fayrac. Ces organismes et la communauté scientifique et universitaire pourront également être associés lors des ateliers et groupes de travail initiés par le comité de suivi (cf. point 5 précédent).</p>	<p>Autres : dans le cadre des groupes de travail initiés par le comité de suivi (cf. point 5 précédent).</p>	<p>existante avec EPIDOR et le CEN</p>
<p>7. Rendre publiques les études menées (flux, route des coteaux, falaises et changement climatique).</p>	<p>Les études menées par le Département seront rendues publiques par voie de publication sur le site institutionnel du Conseil département 24 (comptages routiers par exemple) et dans le cadre des dossiers soumis à enquête publique.</p>	<p>Publication des comptages sur le site du CD24 en janvier 2024 Mise à l'enquête publique par le Préfet courant du 1^{er} semestre 2024 des dossiers d'autorisation contenant en annexe les études et éléments utiles à la compréhension du dossier</p>	<p>Sans objet</p>
<p>8. Construire un plan de communication pour tenir régulièrement informés les publics sur les avancées du projet.</p>	<p>Le Département informera régulièrement le public des avancées du projet par les moyens habituels : journal Dordogne Périgord et site institutionnel du CD24</p>	<p>Information périodique en fonction de l'actualité</p>	<p>Sans objet</p>
<p>9. Assurer la poursuite régulière du dialogue avec les parties prenantes par une éventuelle « concertation continue » jusqu'à l'enquête publique, le porteur de projet ayant la possibilité de solliciter un garant sur la liste de la CNDP.</p>	<p>Le dialogue sera poursuivi immédiatement avec les partenaires dans le cadre d'une convention de partenariat en cours de mise au point avec la Région Nouvelle Aquitaine, SNCF Gares et connexions, les Communautés de communes et les Communes concernées par le territoire du projet. Le dialogue sera également poursuivi de manière continue avec ces partenaires dans le cadre de la mise en œuvre de ce partenariat et du comité de suivi.</p>		<p>Sans objet</p>

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

MESURES SUITE AU BILAN DE LA CONCERTATION

ANNEXE 3 : REPOSES DU PORTEUR DE PROJET AUX QUESTIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

S'agissant du fonctionnement, il est envisagé que :

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

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

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

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

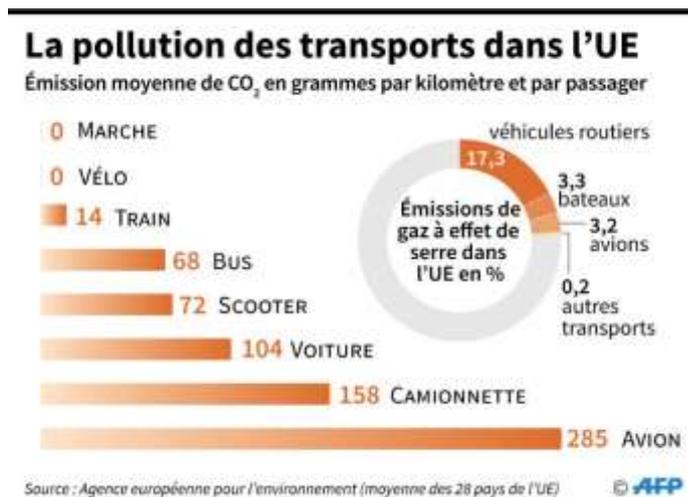
• Quel sera le bilan GES estimé de cette boucle multimodale ? À la fois en termes de construction et de circulation ?

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

Le bilan GES, s'il n'est pas précisément chiffré en l'état des hypothèses par essence incertaines des reports modaux de la voiture vers les autres modes (train, navette électrique, cycles, marche à pied), est nettement favorable en s'appuyant sur des données d'études publiées de l'agence européenne pour l'environnement qui ont pu comparer les émissions de CO₂ par mode de transport.

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

Le projet promeut les modes de déplacement les moins émetteurs de CO₂ (cf. graphique ci-dessous)



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les navettes sont prévues sur la période juillet/août.

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



Elle desservira les points suivants :

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

Le circuit élargi comprendra 2 arrêts supplémentaires :

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

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

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

• **Combien de navettes en tout ?**

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

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

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

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

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

L'aménagement se composera de 3 espaces distincts :

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

S'agissant de la question de la responsabilité :

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

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

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

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

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

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

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

S'agissant du risque :

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

- 14 décembre 1896 : éboulement d'environ 50 m³ de roche dans le village de Beynac-et-Cazenac, au-dessus de la RD703, avec destruction de deux granges de deux maisons ;
- 2 décembre 1910 : un second éboulement supérieur à 10 m³ dans la même zone détruisant une habitation. L'évènement obstrue à nouveau la voie publique, et est répertorié dans les registres du conseil municipal. A BECHEAU, Beynac et Cazenac : Histoire et chroniques, p18 ;
- 6 décembre 1944, glissement dans le bourg de Beynac-et-Cazenac d'un mur de soutènement surplombant la RD703 avec la mort de 2 habitants ;
- janvier 1993 : basculement d'un massif d'environ 2 000 tonnes Falaise du Pech à ST VINCENT de COSSE redouté : travaux de purge et rétablissement de la circulation en avril 1993.
- en 1996, nouveaux éboulements sur cette même falaise : route fermée du 1er au 10 avril 1997 puis travaux de purge de 100 m³ de rochers du 16 au 20 novembre de la même année (source archives journal Sud-Ouest).
- depuis janvier 2018 : 14 événements de chute de blocs enregistrés par les services départementaux
 - o sur la RD703 sur les falaises du Pech : les 12/01/18, 27/05/18, 28/11/22, 26/12/22 ;
 - o sur la RD 703 sur la falaise de Beynac : les 21/01/18, 22/12/18, 02/06/19, 24/10/19, 19/12/19, 06/06/20, 28/01/21, 24/02/21 ;
 - o sur la VC de Castelnaud la Chapelle à Fayrac : les 12/06/19 et 30/11/23.

Des études géotechniques viennent conforter les risques :

- Etude thermographique du Professeur Lévêque sur les falaises de Beynac-et-Cazenac surplombant la RD 703 de 1991 concluant que des parties de falaises de quelques dizaines ou centaines de mètres cubes vont inéluctablement se détacher,
- Plan de Prévention des Risques de Mouvements de terrain (PPR) sur Beynac-et-Cazenac (sur la base d'une étude préliminaire du CETE de septembre 2001) selon un arrêté préfectoral en date du 26 février 2002, révisé le 19 février 2010 identifiant la falaise de Beynac comme une zone à risque fort dite zone rouge, estimée très exposée aux chutes de pierres et de blocs. La probabilité d'occurrence du risque et son intensité y sont fortes.
- Note Jean Louis Durville – falaise de Beynac - 27 septembre 2019, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées - chef de la division Mécanique des sols et Géologie de l'ingénieur au Laboratoire central des Ponts et Chaussées : « Il apparaît que des blocs de plusieurs m³, issus de la partie haute de la falaise, auraient une énergie cinétique suffisante pour atteindre la RD,
- Plusieurs études géotechniques sur les falaises du Pech et de Beynac par le bureau d'études GEOLITHE notamment celles en dates des 15 décembre 2020 et 13 septembre 2022 mettant en exergue des aléas résultant de forts à très forts et identifiant des éléments de grande masse (notamment le bloc C30 de 645m³ en dessous du château) dont la faisabilité du confortement n'est pas étudiée et reste incertaine.

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

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

S'agissant des moyens de sécurisation :

Il existe 2 moyens de réduire le risque :

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

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

S'agissant des travaux de sécurisation, il existe :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 46 avec un rayon inférieur à 120 mètres,

- 18 avec un rayon inférieur à 240 mètres,

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

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

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

- il génère d'importants volumes de déblais entre 330 000 m³ et 430 000 m³, et nécessite d'énormes volumes de remblais (entre 720 000 m³ et 1 220 000 m³) à mettre en œuvre,
- il est déficitaire en matériaux (entre 300 000 m³ et 900 000 m³) ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MESURES SUITE AU BILAN DE LA CONCERTATION

ANNEXE 4 Enseignements tirés de la concertation préalable et mesures prises par le Département

Les pages 34 à 36 du bilan de la concertation par les garants font la synthèse des observations et propositions ayant émergé lors de la concertation.

Le Département propose d'adopter, après examen détaillé des propositions, les mesures complémentaires suivantes, jugées nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation et des recommandations des garants de la CNDP.

Ces mesures ci-après viennent compléter les modalités initiales du projet sans les remettre en cause.

1/ Mise en place d'un sens unique de circulation routière d'Est en Ouest et d'une voie dédiée aux mobilités douces dans Beynac en juillet/août sur l'actuelle RD703

Le projet présenté à la concertation prévoyait la limitation de la traversée de Beynac aux véhicules inférieurs à 3t5 et un sens de circulation unique pour les véhicules à gros gabarit pour éviter les situations de blocage dans le bourg.

Le principe complémentaire retenu à l'issue de la concertation consiste en la mise en place d'un sens de circulation (Beynac -> St Vincent de Cosse) pour tous les véhicules et d'une voie dédiée aux mobilités douces (ouverte également aux véhicules de secours) dans Beynac en juillet/août sur la section de RD703 allant de l'Hôtel Bonnet à l'Ouest (au niveau de l'arrivée du chemin des pêcheurs en rive droite de la Dordogne) jusqu'au giratoire de Monrecour à l'Est. La section de RD703 entre le carrefour de Grange de Vergne (RD49/703) sur Vézac et l'Hôtel Bonnet reste à double sens. Le parking à l'Est du bourg de Beynac reste ainsi accessible dans les 2 sens. Des équipements de sécurité et de signalisation (dispositifs en axe de la RD703 type balises) seront mis en place pour un coût prévisionnel de 100 k€TTC.

Ce dispositif conforte les objectifs du projet de pacifier le bourg de Beynac et de sécuriser la cohabitation piétons, cyclistes et automobilistes.

2/ Aménagement de la halte ferroviaire de Fayrac et mise en place d'arrêts systématiques des trains en juillet/août et d'arrêts à la demande le matin et le soir le reste de l'année

Il est retenu le principe de solliciter un arrêt systématique des trains à la halte de Fayrac sur la ligne Sarlat->Bordeaux pendant les mois de juillet et août et un arrêt à la demande le matin et le soir le reste de l'année. Ce dispositif profitera aux touristes et aux riverains toute l'année. Il nécessite l'aménagement d'un quai d'environ 200ml et du rez-de-chaussée du bâtiment sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares et Connexions pour un montant estimé à 1,5 M€TTC. Ces équipements seraient financés à 50% par la Région Nouvelle Aquitaine et 50% par le Département.

L'aménagement d'un parking perméable de 35 places minimum reste intégré au projet du Département et comprendra le stationnement des navettes, des emplacements PMR, des bornes de recharge électrique, des parcs et équipements pour les vélos.

3/ Adaptations des circuits de navettes électriques

Le circuit navette retenu est une boucle desservant les 4 châteaux de Castelnaud la Chapelle, Marqueyssac, Beynac et des Milandes grâce à 2 navettes électriques avec une rotation toutes les heures sur la période 8h-18h. Les horaires seront adaptés pour correspondre aux arrivées des trains. Treize arrêts de la navette sont prévus au niveau des places et parkings existants. Suite à la concertation, un arrêt est envisagé au niveau du giratoire de Monrecour et 3 circuits élargis (matin, midi et soir) sont prévus pour desservir les bourgs de La Roque Gageac et de Domme. Les navettes seront équipées d'une plateforme PMR pour éviter l'aménagement de quais accessibles au niveau des 13 arrêts. Le Département assure l'acquisition des 2 navettes pour un montant de 800 k€TTC, financé à 60 %.

Le fonctionnement des navettes sera assuré par le bloc communal au titre de sa compétence mobilité (Communautés e Communes et Communes concernées) qui pourront avoir recours à une tarification pour financer ce fonctionnement.

4/ Précisions sur les itinéraires cyclables et piétons de desserte des 4 châteaux depuis la halte de Fayrac et la V91

Les principes retenus dans le dossier de concertation sont confirmés et précisés comme suit.

Les itinéraires depuis la halte de Fayrac empruntent la section de véloroute V91 réalisée dans le cadre du projet puis les itinéraires suivants pour desservir les 4 châteaux :

- accès aux Milandes :
 - o pour les vélos, par l'aménagement d'une voie centrale banalisée (dite chaudiou – circulation voitures et vélos) sur l'actuelle route départementale n°53, sur la section allant de la sortie du chemin rural au niveau de la base canoës Ouardi jusqu'au carrefour au niveau du parc Josephine Baker (voie centrale à 2m50 de large et réduction de la vitesse à 50km/h) puis un sens unique voitures et vélos sur la voie communale depuis le Parc Joséphine Baker;
 - o pour les piétons, par la liaison depuis le hameau de La Treille au cheminement piéton existant classé au PDIPR puis par une section de RD53 aménagée au niveau du parc Joséphine Baker puis par un chemin balisé existant en zone boisée jusqu'à la rue qui dessert le château ;
- accès à Beynac : par le chemin des pêcheurs existant en rive droite de la Dordogne (aménagement sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes) ;
- accès à Castelnaud : par le chemin des pêcheurs existant en rive droite de la Dordogne (tronçon de la V91) qui se raccorde à la voie du Céou (aménagement sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes) ;
- accès à Marqueyssac : par le chemin d'exploitation à Vézac et la voie communale desservant le château (aménagement sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes).

Tous les autres itinéraires en connexion avec le projet et le prolongement de la V91 sont portés par les collectivités compétentes en matière de mobilités.

Une convention de partenariat est en cours de finalisation avec la Région Nouvelle Aquitaine, SNCF Gares et connexions, les Communautés de communes et les Communes concernées et permettra d'acter les engagements des parties sur ces bases.

5/ Précisions relatives aux éléments d'ouvrages présents sur le site

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

Dès lors, à l'occasion de la concertation, des interrogations ont été soulevées sur la possibilité d'un réemploi des éléments d'ouvrages construits.

En effet, à date de dépôt du dossier de demande d'autorisation relatif à la boucle multimodale, la réutilisation de ces éléments ne saurait être autorisée. En revanche, l'autorisation du nouveau projet poserait la question de l'opportunité d'une réutilisation des ouvrages qui ne seraient pas encore détruits, car la délivrance d'une telle autorisation constituerait un changement de circonstances.

Pour cette raison, le projet intègre à ce stade l'hypothèse d'une réutilisation des éléments construits qui, en raison des délais nécessaires au chantier de démolition en cours et des difficultés qui s'y rapportent, devraient être encore présents à la date estimée de délivrance de l'autorisation administrative. Le cas échéant, il y aurait en effet matière à réapprécier la situation et potentiellement à reconnaître l'utilité de tels éléments.

Le projet prévoit donc simultanément la réutilisation d'éléments non encore démolis à date d'approbation estimée du projet mais également la reconstruction d'éléments dont la destruction sera intervenue à cette même échéance. A ce titre, le coût du projet est donc adapté pour intégrer les hypothèses correspondantes.

6/ Actualisation du coût du projet suite à la concertation

Le coût global prévisionnel du projet tel que présenté à la concertation est évalué au montant de 39,8 M€HT soit 47,8 M€TTC (dont 21,3 M€TTC déjà dépensés) auquel s'ajoute la somme de 1,1 M€ réalisée pour les acquisitions foncières.

Il convient d'actualiser ce montant suite à la concertation pour prendre en compte les ajustements suivants :

- coût prévisionnel des éléments à reconstruire (situation prévisionnelle à octobre 2024) : 1 M€TTC ;
- coût d'acquisition de 2 navettes : 0,8 M€TTC (financé à 60%) ;
- coût aménagement de la halte par SNCF Gares et Connexions (quai et rez-de-chaussée du bâtiment) : 1,5 M€TTC (financé à 50% par la Région Aquitaine) ;

Annexe n° 4 à la délibération n° 24-3 du 8 janvier 2024

- coût des aménagements supplémentaires pris en compte suite à la concertation (et notamment les équipements et la signalisation pour la mise en œuvre du sens unique dans Beynac) : 0,1 M€TTC.

Le coût du projet s'établit ainsi à 42,7 M€HT ou 51,2 M€TTC + 1,1 M€ pour les acquisitions foncières (dont 21,3 M€TTC déjà dépensés et dont le projet prévoit si possible l'économie).

Une participation à hauteur de 1,2 M€ est attendue sur le volet mobilités ferroviaire et navette électrique.



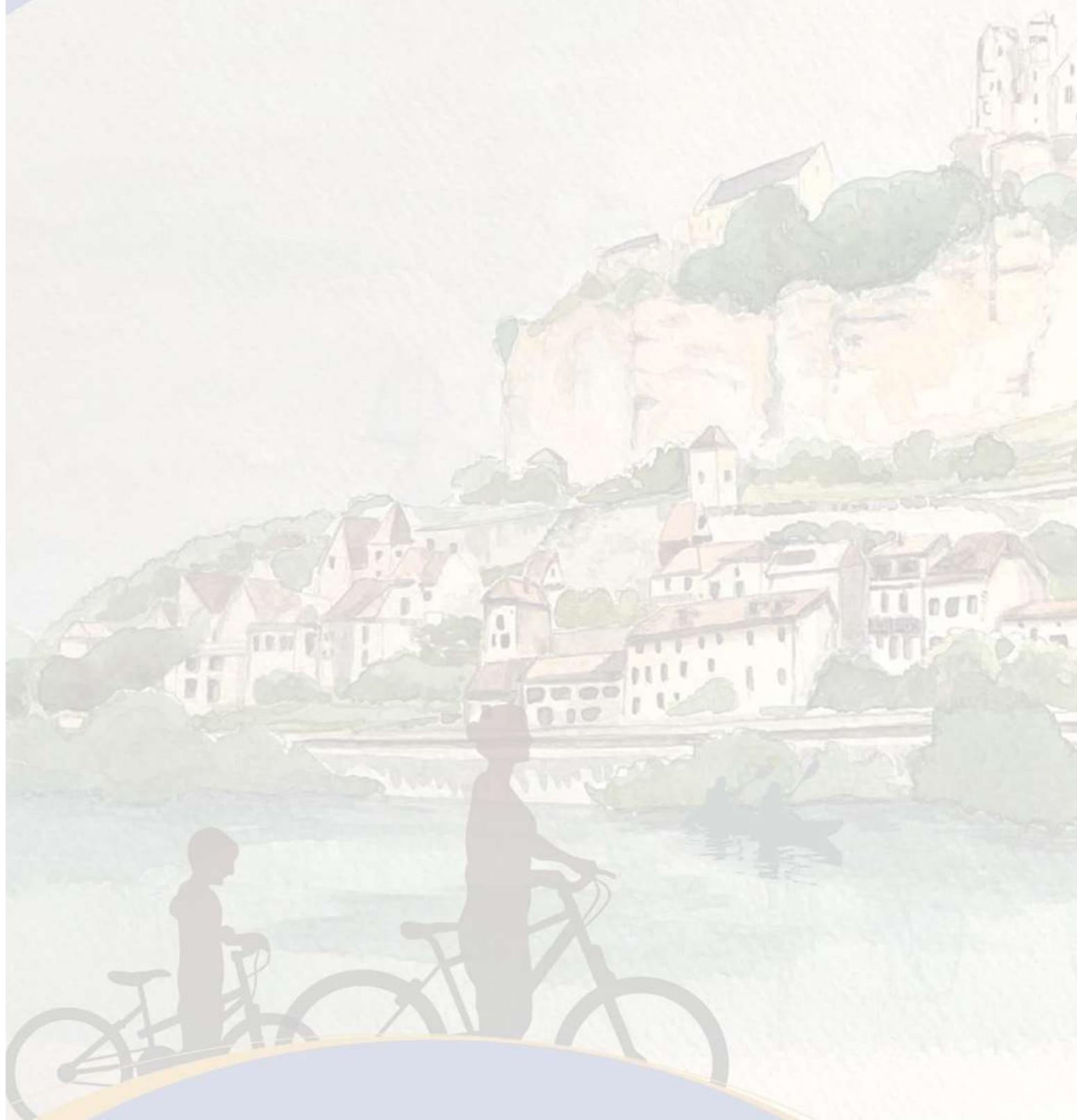
CRÉATION D'UNE BOUCLE MULTIMODALE D'ACCÈS AUX DEUX RIVES DE LA VALLÉE DE LA DORDOGNE,

**AU COEUR DU TRIANGLE D'OR
LES MILANDES-CASTELNAUD LA CHAPELLE-
MARQUEYSSAC-BEYNAC,**

POUR DE NOUVELLES MOBILITÉS SÉCURISÉES

NOTE DE SYNTHÈSE

LES MILANDES
CASTELNAUD
MARQUEYSSAC
BEYNAC



Sommaire

I.	Introduction.....	5
II.	Contexte du projet.....	6
	A. Un nouvel enjeu de mobilité.....	6
	B. Une intermodalité organisée autour du transport ferroviaire.....	7
	C. Principales étapes du projet.....	8
III.	Le projet à l'issue de la concertation.....	11
	A. Objectifs du projet.....	11
	B. Présentation du projet.....	13

Table des cartes

Carte 1 : Réouverture de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac.....	15
Carte 2 : Desserte de Beynac depuis la halte de Fayrac en vélos.....	26
Carte 3 : Desserte de Marqueyssac depuis la halte de Fayrac en vélos.....	27
Carte 4 : Parcours et points d'arrêt des navettes électriques.....	29

Table des figures

Figure 1 : Desserte actuelle de la ligne TER reliant Bergerac à Sarlat-la-Canéda.....	16
Figure 2 : Halte de Castelnaud Fayrac.....	17
Figure 3 : Schéma d'aménagement de la halte de Fayrac.....	19
Figure 4 : Halte Nature et Randonnées de Fayrac.....	19
Figure 5 : Localisation de l'itinéraire vélos projeté depuis la halte de Fayrac vers les Milandes.....	23
Figure 6 : Plan de situation de desserte du château des Milandes depuis la halte de Fayrac.....	24
Figure 7 : Illustration d'une chaucidou.....	25
Figure 8 : Profil en travers de la chaucidou réalisée sur la section de la RD 53 entre la base canoës et les Milandes.....	26
Figure 9 : Desserte de Castelnaud depuis la halte de Fayrac en vélos.....	28
Figure 10 : Aménagement de la section de la RD 703 pour la voie mode doux.....	30
Figure 11 : Profil en travers de l'aménagement de la RD 703 dans Beynac.....	31
Figure 12 : Desserte du château des Milandes.....	32
Figure 13 : Plan de circulation.....	34

Table des photographies

Photographie 1 : Connexion des différents aménagements au niveau du Carrefour Est des Milandes..	33
--	----

Table des tableaux

Tableau 1 : État des lieux de la véloroute V91.....	22
---	----

I. Introduction

Le projet **de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or -Les Milandes-Castelnaud La Chapelle-Marqueyssac-Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées** a fait l'objet d'une concertation préalable qui s'est tenue du 28 septembre 2023 au 9 novembre 2023 inclus.

A l'issue de celle-ci, les garants ont transmis leur bilan à la CNDP et au Département de la Dordogne qui l'ont publié chacun sur leur site sans délai (Art. R.121-23 du Code de l'Environnement).

Pour donner suite à ce bilan, le Conseil Départemental de la Dordogne a pris en compte certaines demandes et intégré certains enseignements tirés de la concertation (Art. L.121-16 et R.121-24 du Code de l'Environnement).

Cette présente note de synthèse a pour but de présenter le **projet de création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or Les Milandes-Castelnaud La Chapelle-Marqueyssac-Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées** dans le département de la Dordogne (24), intégrant les évolutions de projet et les nouvelles dispositions souhaitées par le Conseil Départemental à l'issue de la concertation préalable.

Dans un premier temps, cette note de synthèse expose le contexte général puis les objectifs de ce projet de boucle multimodale, et dans un second temps les différentes composantes du projet sont présentées.

II. Contexte du projet

A. Un nouvel enjeu de mobilité

L'essor des mobilités est un enjeu important partagé par les collectivités locales. Ainsi, dans de nombreux secteurs ruraux et très touristiques, le développement de l'intermodalité et l'aménagement de voies douces partagées sont en plein essor.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en termes de gouvernance, prévoit la couverture du territoire national par des Autorités organisatrices des mobilités (AOM) afin d'apporter des solutions de mobilité durable pour tous, et sur tous les territoires, y compris dans les territoires peu denses (ruraux, périurbains, de montagne, etc).

Afin de garantir en tous points du territoire national l'existence d'un acteur public compétent en matière d'organisation de la mobilité au niveau local, la LOM n'a prévu que deux types d'AOM couvrent les territoires non encore couverts :

- La Communauté de Communes ou une structure supra-communautaire à laquelle elle aura choisi de transférer sa compétence d'organisation de la mobilité, par exemple un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) ou un syndicat mixte ;
- La Région, par substitution, lorsque la communauté de communes fait le choix de ne pas se saisir de cette compétence.

La zone dite « **du Triangle d'or** » est la pierre angulaire du tourisme en Dordogne, à l'attractivité croissante.

Les nombreux attraits de cette zone, combinés aux efforts conjoints de la Région Nouvelle-Aquitaine et du Département de la Dordogne pour en assurer la promotion, tant au national qu'à l'international ont, ces dernières années, positivement impacté les chiffres de fréquentation qui ont connu une très forte croissance. En témoignent les fréquentations record enregistrées par les sites majeurs de ce Triangle d'or que sont les châteaux de Castelnaud, des Milandes et de Beynac ou encore les jardins de Marqueyssac situés sur la commune de Vézac, représentant à eux seuls plus de 800 000 visiteurs payants en 2022.

Si cette fréquentation contribue de manière évidente au développement économique de la zone, elle met en lumière les limites d'un territoire peu adapté à ces niveaux de fréquentation. Ainsi, la majorité des visiteurs ou excursionnistes arrivant sur zone par la route, la sécurité des usagers de la route apparaît fortement dégradée. Il n'est pas rare de constater des situations de congestion voire de bouchons, entraînant pollutions pour les habitants et risques pour l'environnement naturel pouvant aboutir in fine à un ressenti mitigé des visiteurs, aspirant à une expérience tournée vers la nature et le patrimoine.

B. Une intermodalité organisée autour du transport ferroviaire

Il apparaît ainsi nécessaire de mener une transition active vers une intermodalité organisée autour de la ligne ferroviaire Bordeaux Bergerac Sarlat, en la connectant avec des transports collectifs et des mobilités douces.

Le Département de la Dordogne multiplie les actions dans ce domaine depuis de nombreuses années.

C'est ainsi que le Département a participé avec l'ensemble des collectivités territoriales, la Région, l'Etat et SNCF Réseau à la modernisation de la ligne Libourne -Le Buisson et au renouvellement de la voie ferrée entre Libourne et Bergerac en 2029.

Conscient des enjeux relatifs à l'excellence environnementale et attentif aux nouvelles tendances qui émergent dans notre société quant au rapport des usagers à l'automobile (urbains non motorisés, importance de l'intermodalité), le Département a lancé l'opération « La Dordogne sans pétrole » qui met en avant les vertus de l'intermodalité au départ de haltes. Ce concept qui a rapidement essaimé, a été renforcé par l'intégration des réseaux de transports régionaux (bus et TER) ainsi qu'une convention unique en France signée avec la SNCF sur l'intermodalité au départ des gares en vallée de l'Isle.

Cette initiative repose principalement sur les efforts conjugués de la Région, du Département et des collectivités locales de proposer aux touristes et aux locaux des infrastructures de déplacements doux (pédestre, cycliste et nautique) cohérentes, qualitatives et efficientes.

Le Département a aujourd'hui pour projet la création d'une boucle multimodale d'accès sécurisé aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or -les Milandes – Castelnaud la chapelle - Marqueyssac – Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées, projet dans lequel la halte de Fayrac joue le rôle de catalyseur du développement touristique durable du triangle d'or.

C. Principales étapes du projet

Par délibération du 3 février 2023, le Conseil départemental de la Dordogne a pris en considération et a approuvé les principes de ce nouveau projet d'aménagement qui se décompose en trois volets, **complémentaires et dépendants les uns des autres** :

- l'aménagement d'infrastructures permettant de sécuriser la circulation et les accès aux sites (notamment le château des Milandes et le parc Joséphine Baker en rive gauche actuellement enclavée), de déporter les circulations de transit et d'assurer la continuité de la voie verte V91 ;
- la création d'une boucle multimodale apportant de nouvelles conditions de déplacement dans la vallée et entre les deux rives de la Dordogne, sécurisées et efficaces, répondant aux attentes des populations locales et aux besoins de desserte des sites touristiques du Triangle d'or. Elle permet de réduire le trafic automobile au sein du Triangle d'or en donnant accès à l'ensemble des sites à pied, à vélo, en navette électrique à partir d'un réseau de lieux de stationnement et de la halte ferroviaire de Fayrac réouverte et aménagée en halte nature et environnement. Cette boucle permet de renforcer et valoriser les différents circuits déjà existants ou en cours d'aménagement qui participent à la dynamique touristique et culturelle du Périgord Noir ;
- la mise en place d'un plan de circulation évitant 65 à 76% du trafic de passer sous les falaises classées en zone rouge et interdisant le croisement de véhicules de grands gabarits dans le bourg de Beynac.

Dans un 1^{er} temps, par délibérations respectives du 6 septembre 2022 et du 30 janvier 2023, le Conseil municipal de Beynac et Cazenac ainsi que celui de Castelnaud la Chapelle ont approuvé les caractéristiques du plan de circulation lié au projet pour le mettre en œuvre dès lors que le nouveau projet global de circulation par le Département sera autorisé par les autorités compétentes.

Puis le Département a présenté son nouveau projet lors de la session budgétaire du 03 février 2023. Celui-ci concerne le territoire des quatre communes de Castelnaud la Chapelle – Vézac – Saint Vincent de Cosse – Beynac et Cazenac et répond aux enjeux suivants :

- organiser les flux de circulation de la Vallée de la Dordogne au cœur du triangle d'or du Périgord Noir en assurant l'évitement des zones dangereuses de falaises,
- sécuriser et faciliter la desserte des sites remarquables du secteur,
- apaiser l'accès aux sites, en développant des modes doux et en sécurisant la circulation de leurs usagers.

Par délibération du 22 mai 2023, la Commission Permanente du Conseil départemental de la Dordogne a approuvé la déclaration d'intention pour ce projet, ouvrant un droit d'initiative prévu par les dispositions de l'article L121-19 du Code de l'environnement.

**Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne,
au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac,
pour de nouvelles mobilités sécurisées**

Ce projet portant des objectifs de développement d'infrastructures multimodales au service de la mobilité durable et constituant un enjeu de modernisation des territoires, les Communautés de communes de Domme – Villefranche du Périgord et de Sarlat Périgord noir ont sollicité Monsieur le Préfet aux fins d'organisation d'une concertation préalable pour ce projet.

Par délibération du 17 juillet 2023 la Commission permanente du Conseil départemental a approuvé la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour la désignation d'un garant de la concertation publique, et pour veiller à la qualité du dispositif participatif mis en place par le Département.

Par arrêté préfectoral du 21 juillet 2023, le Préfet de la Dordogne a décidé d'organiser une concertation pour ce projet sur le territoire départemental, d'une durée de 6 semaines. La Commission nationale du débat public a désigné lors de la séance plénière du 26 juillet 2023 deux garants pour accompagner cette concertation.

Par délibération du 25 septembre 2023, la Commission permanente du Conseil départemental a pris acte du déroulement de la concertation préalable sur la période du 28 septembre au 09 novembre 2023 inclus, et des modalités de concertation arrêtés en lien avec les garants.

Le 08 décembre 2023, le bilan de la concertation établi par les garants a été remis au Département, qui l'a publié sans délai, sur le site internet du Département, conformément à la réglementation.

Ce bilan a également été publié sur les sites internet de la préfecture de Dordogne, autorité qui a décidé de la concertation et de la CNDP.

En outre, le Département se doit de publier, sur son site internet, dans le délai de 2 mois à compter de la publication du bilan des garants, les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation (Art. L.121-16 et R.121-24 du Code de l'Environnement).

C'est ainsi qu'il propose d'adopter, après examen détaillé, les mesures visant à ajuster et préciser son projet, tel qu'il résulte de la présentation du présent document.

Parallèlement, la **Communauté de communes Sarlat – Périgord noir** dont sont membres Vézac – Saint Vincent de Cosse – Beynac et Cazenac, a reçu délégation de compétence et est compétente en matière de mobilités sur le périmètre du projet.

Les Communautés de Communes de SARLAT PÉRIGORD NOIR et de DOMME-VILLEFRANCHE DU PÉRIGORD ont délibéré en faveur du projet respectivement en dates des 02 octobre 2023 et 25 octobre 2023.

La **Commune de Castelnaud**, quant à elle, n'ayant pas délégué sa compétence ou n'ayant pas statué, la Région nouvelle aquitaine exerce la compétence.

Les 4 Communes de Saint Vincent de Cosse, de Castelnaud la Chapelle, de Vézac et de Beynac et Cazenac sont favorables et directement concernées par le projet départemental sur leur territoire et veulent le promouvoir.

**Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne,
au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac,
pour de nouvelles mobilités sécurisées**

La Région mène de nombreuses démarches pour accompagner les nouvelles mobilités, en veillant également à la bonne complémentarité des différents modes de transports. Elle a fait savoir que le projet départemental apparaît conforme à sa feuille de route Neo Terra, qui a pour but de développer les mobilités propres, notamment en favorisant un report modal vers le train, et en encourageant les modes actifs. Elle se mobilise à l'appui des autres acteurs locaux pour engager le processus de réouverture de la gare de Fayrac.

Enfin **SNCF Gares&Connexions**, lors de la présentation du projet in situ le 12 octobre 2023, a indiqué pouvoir et vouloir accompagner le Département dans le cadre de la réalisation de son projet de Boucle multimodale par la réouverture d'une halte ferroviaire au niveau de l'ancienne gare de Fayrac, et de la création d'un pôle d'échange multimodal au niveau de la halte.

Des échanges ont donc eu lieu entre les Communautés de Communes de Domme – Villefranche du Périgord et de Sarlat Périgord noir, les Communes de Saint Vincent de Cosse, de Castelnaud la Chapelle, de Vézac, de Beynac et Cazenac, la Région Nouvelle Aquitaine, SNCF Gares&Connexions et le Département, cet aménagement contribuant à améliorer l'attractivité du secteur et à sécuriser les déplacements des touristes, des locaux et à développer toutes les mobilités, en particulier les mobilités douces.

Ils ont ainsi décidé de créer un partenariat afin d'accompagner le volet « modes doux » du projet départemental.

III. Le projet à l'issue de la concertation

A. Objectifs du projet

L'objectif majeur du projet de boucle multimodale est de développer des alternatives modales décarbonées (desserte ferroviaire, continuités cyclables et pédestres, navette électrique) aux mobilités actuelles :

- en sécurisant la desserte des sites remarquables du triangle d'or au cœur du Périgord Noir, et en améliorant la desserte de la rive gauche de la Dordogne, permettant ainsi le développement des projets touristiques et des territoires souhaités par les populations,
- en renforçant l'attrait des territoires et les pratiques des activités tournées vers la nature en développant des modalités alternatives et décarbonées, réduisant les conflits d'usage actuellement rencontrés, en répondant aux attentes de mobilités douces et sécurisées, pour les habitants comme pour les touristes,
- en améliorant les conditions de circulation dans la voie de la Vallée de la Dordogne entre Bergerac/Sarlat/Souillac, en supprimant le dernier verrou routier constitué par la traversée du bourg de Beynac, et en réduisant sensiblement les risques pour la sécurité et la santé des usagers et des riverains,
- en préservant l'environnement naturel et paysager remarquable des rives de la Dordogne et en favorisant sa mise en valeur.

Dans cette optique, le projet repose sur trois éléments complémentaires et interdépendants:

- **La réalisation d'une nouvelle infrastructure en site propre, suivant le tracé de la voie ferrée Bergerac – Sarlat, composée d'une voie routière et d'une voie modes doux dédiée** et permettant :
 - D'assurer la continuité du trafic routier de transit de la voie de la Vallée de la Dordogne, en supprimant le point noir de la traversée de Beynac grâce au report des 2/3 du trafic sur la nouvelle voie
 - De sécuriser la circulation pour les riverains et les accès aux sites touristiques en offrant une desserte routière éloignée des secteurs de falaise à risque sur la RD703 à proximité de Beynac et sur la RD52 desservant Castelnaud,
 - De créer une nouvelle accessibilité aux territoires et aux sites touristiques en plein développement, situés en rive gauche de la Dordogne et actuellement enclavés,
- **La création d'une boucle multimodale** apportant de nouvelles conditions de déplacement dans la vallée et entre les deux rives de la Dordogne, sécurisées et efficaces, répondant aux besoins de desserte des sites touristiques du Triangle d'Or, et permettant d'offrir aux populations locales des opportunités de déplacement décarboné, aujourd'hui inexistantes.
Elle permet de réduire le trafic automobile au sein du Triangle d'Or en offrant diverses possibilités de mobilités douces :

**Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne,
au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac,
pour de nouvelles mobilités sécurisées**

- En créant une nouvelle desserte ferroviaire grâce à la réouverture de la gare de Castelnaud-Fayrac et l'aménagement d'une halte Nature et Découverte constituant un point de départ et d'arrivée des différentes mobilités.
- En aménageant un réseau de voies modes doux dédiées ou de voiries partagées mais sécurisées, donnant accès à l'ensemble des sites à vélo ou pied, à partir de lieux de stationnement aménagés.
- En créant deux circuits de navettes électriques venant compléter cette boucle multimodale pendant la période estivale, en assurant une desserte régulière des principaux sites et bourgs du Triangle d'or.

Cette boucle permet d'assurer la continuité de la Véloroute V91, dont la réalisation était suspendue à cause du verrou infranchissable de Beynac. Elle permet également de relier et ainsi valoriser les différents circuits déjà existants ou en cours d'aménagement qui participent à la dynamique touristique et culturelle du Périgord Noir (chemins de randonnée, grands itinéraires pédestres comme le chemin d'Amadour et le chemin de Harrison Baker, les chemins de terre et d'eau...).

- **La mise en place d'un plan de circulation qui organise la gestion des flux de véhicules de tourisme et de poids lourds, en limitant le trafic routier dans Beynac à la seule desserte locale** afin d'assurer :
 - La sécurisation de la traversée des bourgs et en particulier celui de Beynac en empêchant les blocages inhérents à l'impossibilité de croisement des PL dans le bourg,
 - L'évitement des zones à risques des falaises pour au moins 2/3 du trafic existant
 - La desserte facilitée et sécurisée des sites patrimoniaux du Triangle d'or,
 - La possibilité de promouvoir et développer les mobilités douces, en faveur des habitants, des actifs et des touristes pour de nouvelles mobilités sécurisées.

B. Présentation du projet

1. Réalisation de nouvelles infrastructures

Les nouvelles infrastructures nécessaires au projet se composent de :

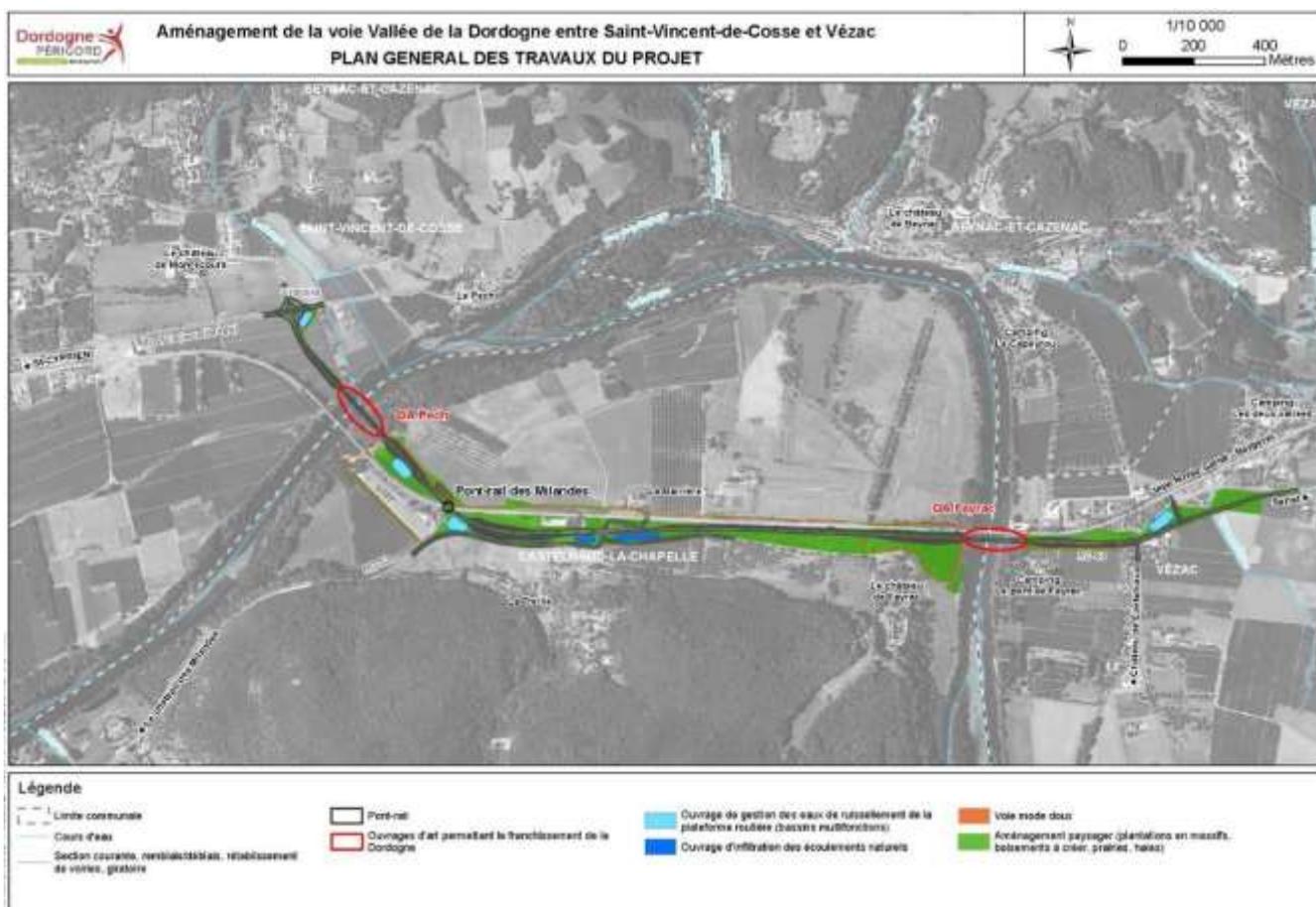
- a)** Deux franchissements de la Dordogne entre ses deux rives, à proximité et dans l'axe des ponts SNCF existants (pont du Pech, à l'ouest, de 211,50 m de long ; pont de Fayrac à l'est, de 216,89 m de long) et un franchissement de la ligne ferroviaire Libourne/Sarlat,
- b)** Une nouvelle voie routière de 3,2 km de long qui se développe en rive droite et en rive gauche, qui longe la voie de chemin de fer existante, qui évite les bourgs de Beynac et de Castelnaud et qui se connecte à l'actuelle voie de la vallée à l'ouest au niveau d'un giratoire à Monrecour, et à l'Est au lieu-dit Grange des Vergnes.

Sont intégrés à ces infrastructures :

- Les aménagements paysagers pour l'insertion du projet,
 - La mise en œuvre des mesures compensatoires environnementales de restauration des couasnes du Pech et de Fayrac, d'aménagement de gîtes à chiroptères au niveau de l'ancienne gare de Fayrac, d'ouverture de l'île du Coux et Bigaroque ;
- c)** Une voie indépendante dédiée aux modes doux et permettant d'assurer la continuité des itinéraires cyclables inscrits au schéma national (V91), sur une longueur totale de 4 km.
- Cette voie se développe à proximité de la nouvelle voie routière, et permet de créer une nouvelle liaison dédiée aux mobilités douces entre la RD703 à Monrecour à l'ouest et la RD57 à l'ouest de Vézac. Elle permet également de constituer la continuité de la véloroute V91 en cours de réalisation, dont le tracé est interrompu à l'ouest en rive droite de la Dordogne, au pied de l'ouvrage SNCF, et à l'est en rive droite de la Dordogne, au pied de l'OA SNCF de Fayrac.

Le plan de ces infrastructures est présenté ci-après.

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées



2. Création d'une boucle multimodale

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

■ **Des aménagements favorisant le report modal vers les modes doux**, afin de développer de nouvelles mobilités sécurisées jusqu'aux châteaux des Milandes, de Castelnaud, de Marqueyssac et de Beynac :

- **Réouverture de la gare en halte ferroviaire de Fayrac.** Cette halte permettra la mise en place d'un pôle d'échange multimodal, accessible toute l'année grâce à des arrêts à la demande le matin et le soir, et avec des arrêts systématiques et plus fréquents en période estivale (juillet/août).
- **Itinéraires cyclables depuis la halte de Fayrac et la future voie dédiée au modes doux, tronçon de la V91.** La création de nouveaux itinéraires cyclables ou la modification d'itinéraires existants permettront aux voyageurs qui arrivent en train de poursuivre leur visite et leurs déplacements en vélo. Ces itinéraires sécurisés desserviront les 4 sites et châteaux.

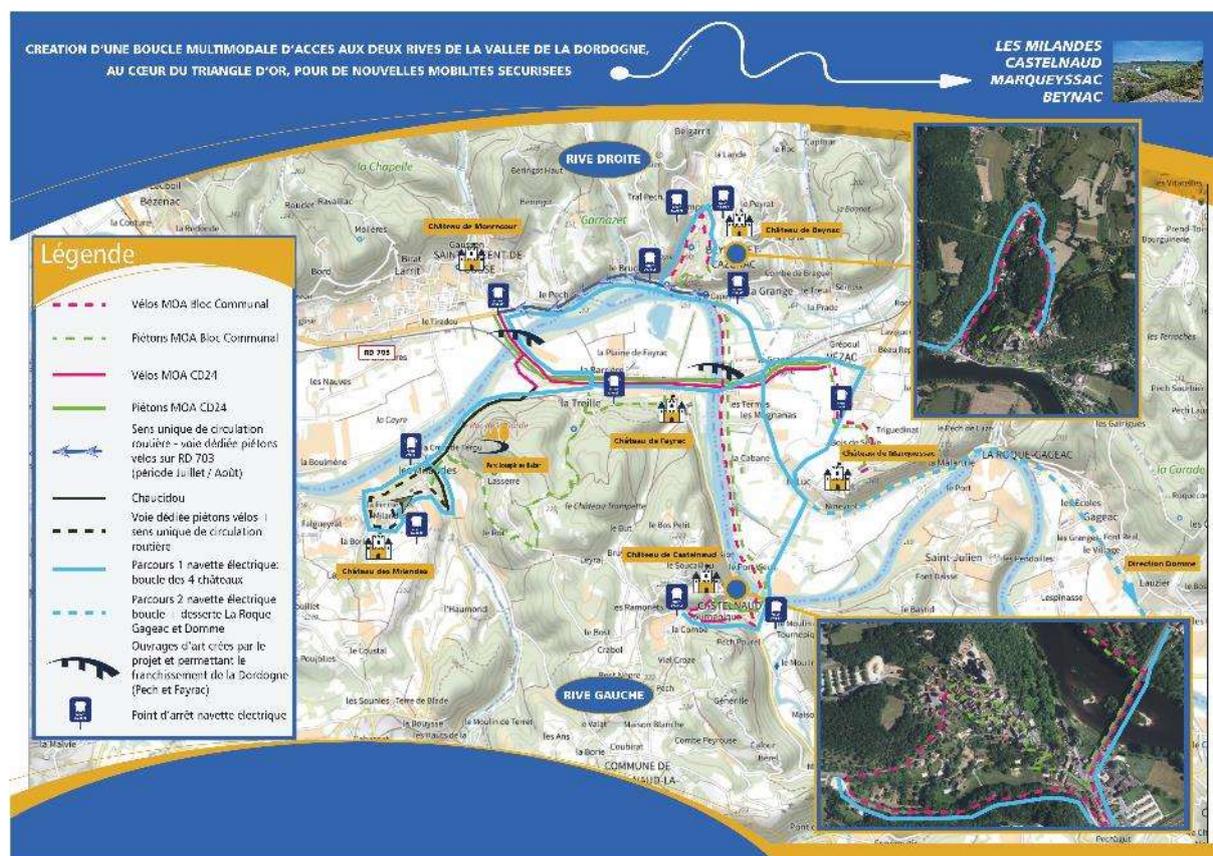
Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées

- **Itinéraires piétons.** Les itinéraires piétons permettront eux aussi de rejoindre les 4 sites. Ces itinéraires seront sécurisés et relieront également les itinéraires PDIPR existants.
- **Offre de navette électrique.** En période estivale, deux circuits de navette électrique permettront de circuler au sein du triangle d'or, au départ et vers la halte de Fayrac mais également via 12 autres arrêts, dont les bourgs de La Roque Gageac et Domme.

Mise en place d'une voie dédiée aux mobilités douces sur la RD703, depuis Monrecour et jusqu'en sortie de Beynac, durant la période estivale (juillet/août) et d'un sens unique de circulation routière d'est en ouest, afin d'éviter tous conflits d'usages et favoriser les déplacements en modes doux à travers tout le Triangle d'or.

Les aménagements réalisés pour répondre à cet objectif de multimodalité sont décrits dans les paragraphes suivants.

Ils sont représentés sur la carte de synthèse ci-après.



Carte 1 : Aménagements composant la boucle multimodale

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées

a) Réouverture de la halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac

Une ligne ferroviaire Sarlat-La-Canéda - Bergerac traverse le Triangle d'Or, sur le territoire au nord de la commune de Castelnaud-La-Chapelle. Les haltes les plus proches encore ouvertes sont les gares de Saint-Cyprien et Sarlat-La-Canéda, respectivement à 10km et 14km de Beynac-et-Cazenac.

Le plan de la ligne TER actuelle reliant Bergerac à Sarlat est présenté ci-dessous. La halte de Fayrac Castelnaud se situera entre les arrêts Saint-Cyprien et Sarlat.

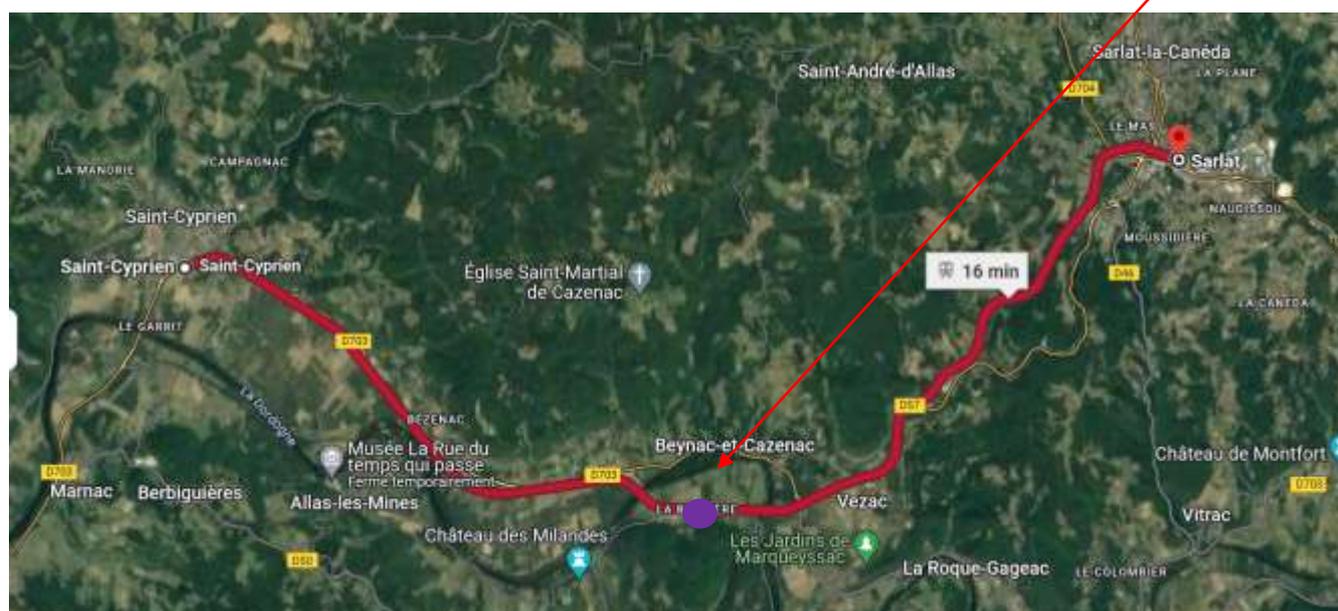


Figure 1 : Desserte actuelle de la ligne TER reliant Bergerac à Sarlat-la-Canéda

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées

En s'arrêtant à la halte de Fayrac plusieurs fois par jour, le train régional Bordeaux-Sarlat offrira aux touristes un accès sans stress routier et sans encombrements liés aux difficultés de circulation et de stationnement.

L'arrêt du train sera systématique pendant l'été et coïncidera avec les dates de mise en service de la voie dédiée aux modes doux sur la RD 703 à Beynac. Un arrêt à la demande sera prévu le matin et le soir le reste de l'année.

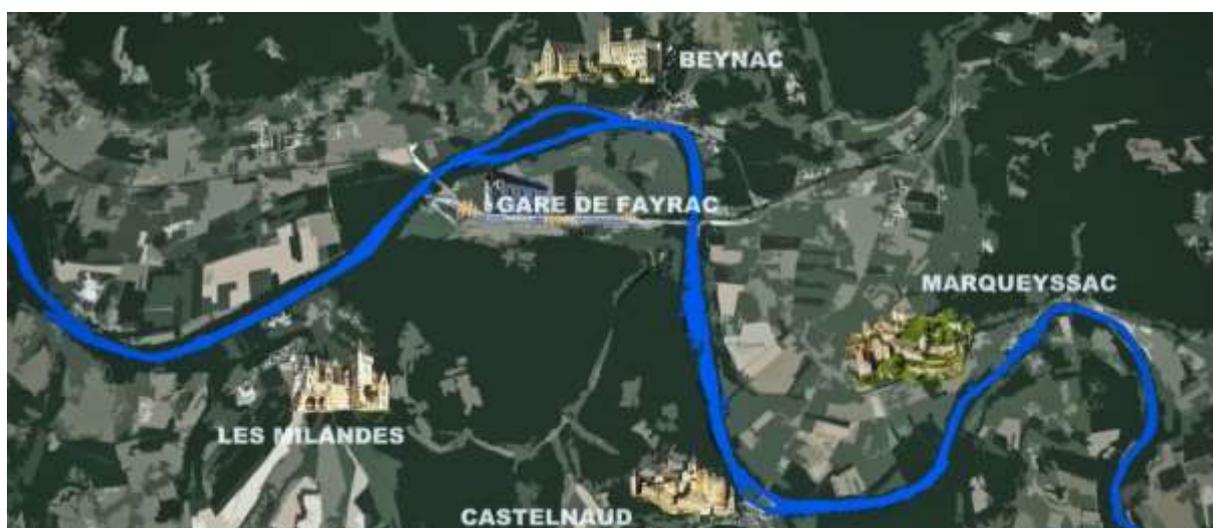


Figure 2 : Halte de Castelnaud Fayrac

SNCF Gares&Connexions et la région Nouvelle Aquitaine s'assurent des conditions de réouverture de l'ancienne gare de Fayrac pour la mise en œuvre d'une halte ferroviaire pendant les périodes d'affluences touristiques. La maîtrise d'ouvrage de création de la halte (quais, information voyageurs, services sur les quais abris, poubelles, bancs...) et de l'aménagement de l'intérieur des bâtiments de l'ancienne gare est assurée par SNCF Gares&Connexions. Le quai de cette halte sera aménagé sur **200 ml**, ainsi que le rez-de-chaussée du bâtiment.

La maîtrise d'ouvrage du parking multimodal (ou pôle d'échange multimodal, ouvert sur appellation) est assurée par le Département.

**Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne,
au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac,
pour de nouvelles mobilités sécurisées**

b) Création d'une halte nature et randonnée à Fayrac

L'aménagement se composera de 3 espaces distincts :

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

Ce nouvel élément permettra de promouvoir notamment la marche à pied et l'utilisation du vélo depuis les parkings, à aménager au niveau de l'ancienne gare de FAYRAC ou existants à BEYNAC et à CASTELNAUD, en favorisant la création de services de location ou en créant des stations de libre-service de vélos. Il peut permettre également de favoriser l'intermodalité à partir des gares ou haltes ferroviaires existantes (SAINT-CYPRIEN et SARLAT) ou à réhabiliter (ex : gare de FAYRAC).

c) Aménagement de la véloroute V91

Le but du Schéma national des véloroutes est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. Ces itinéraires nationaux doivent répondre au cahier des charges pour le développement des véloroutes publié en septembre 2023.

■ Définition d'une véloroute

Les véloroutes sont définies par l'article L.154-1 du code de la voirie routière. Ce sont « des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Elles ont notamment pour supports des voies appartenant au domaine public ou privé de l'Etat, de ses établissements publics ainsi que des collectivités territoriales et de leurs groupements compétents en matière de voirie. Elles empruntent tout type de voie adaptée à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu. Elles peuvent être d'intérêt local, départemental, régional, national ou européen. Les véloroutes relient les territoires entre eux et permettent de traverser les villes dans de bonnes conditions ».

Elles sont implantées sur des itinéraires agréables, sans grande dénivellation (sauf justification notamment liée aux contraintes topographiques) et doivent pouvoir être utilisées par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés.

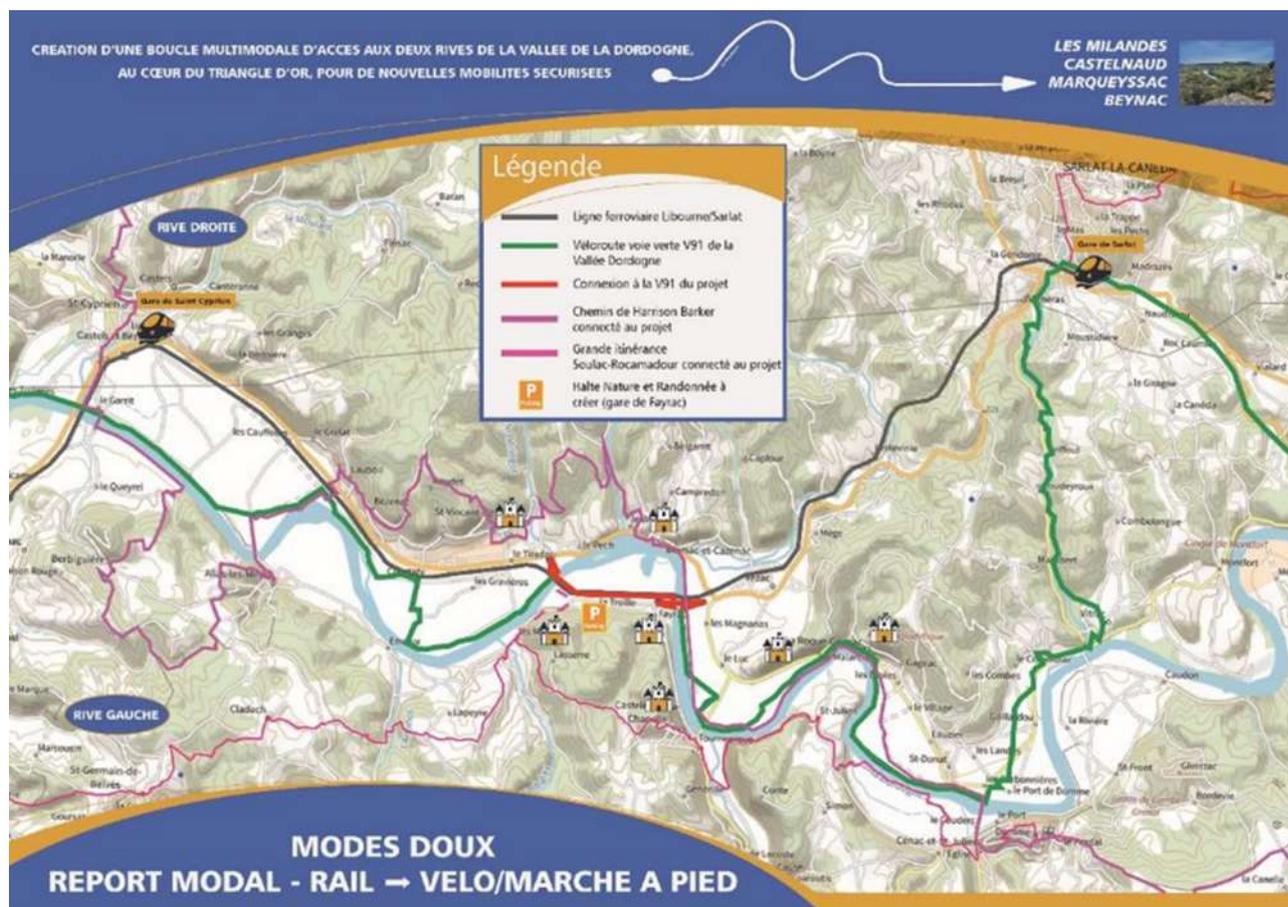
Les véloroutes empruntent des pistes cyclables, des voies vertes, des bandes cyclables, des voies à faible trafic et autres aménagements favorisant la pratique du vélo.

■ État actuel de la véloroute V91

La voie verte V91 est inscrite au schéma national des véloroutes voies vertes et se développe entre Souillac et Libourne sur environ 240 km. Déjà en partie réalisée, elle se structure fortement notamment dans le secteur du Périgord Noir où les communautés de communes Sarlat-Périgord Noir et Vallée Dordogne Forêt Bessède se heurtent à l'obstacle de Beynac empêchant la connexion des sections réalisées de part et d'autre.

La carte ci-dessous matérialise la portion en projet de la véloroute V91 sur les communautés de communes de Sarlat Périgord Noir et Vallée Dordogne Forêt Bessède. La section en rouge représente la portion incluse dans le projet de boucle multimodale.

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées



Le projet a donc pour but de relier les deux sections en cours de la V91 afin de lever le verrou au niveau de Beynac, puis de connecter cette véloroute aux autres itinéraires modes doux existants ou en projet : voie verte vallée du Céou, chemin de Compostelle et d'Amadour, chemins de randonnée, chemin de terre et d'eau...

En Dordogne, huit collectivités sont concernées par le tracé de la V91 pour un linéaire d'environ 170 kilomètres. Aujourd'hui, 62 kilomètres sont d'ores et déjà ouverts. De plus, tous les maîtres d'ouvrage ont arrêté le tracé sur leur territoire et ont réalisé l'étude de faisabilité. Voici l'état d'avancement de la V91 par communauté de communes.

**Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne,
au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac,
pour de nouvelles mobilités sécurisées**

Tableau 1 : État des lieux de la véloroute V91

Communauté de communes	Linéaire réalisé (en km)	Linéaire à venir (en km)	Etat (date si section déjà réalisée)
Pays de Fénelon/ Département de la Dordogne / Département du Lot	0	0	Jonction avec le Lot par le Pas du Raysse à l'étude.
Pays de Fénelon	22,2	0	Réalisé de 2001 à 2004
Sarlat Périgord Noir	2,3	24	Tracé défini – travaux à réaliser
Vallée Dordogne Forêt Bessède	0	20	Tracé défini – travaux à réaliser
Vallée de l'Homme	0	4,5	Tracé défini – travaux à réaliser
Bastides Dordogne Périgord	15	14	Tronçon Alles sur Dordogne → Trémolat : à l'étude. Tronçon Trémolat → Calès : tracé défini – travaux à réaliser Barrage de Mauzac : passage en bateau ouvert depuis 2023 Tronçon Mauzac → Saint Capraise de Lalinde : réalisé de 2021 à 2023
Communauté d'Agglomération Bergeracoise	22,5	16	Tronçon Mouleydier → Prigonrieux Bourg : réalisée entre 2018 et 2023. Tronçon Prigonrieux Bourg → Le Fleix : tracé défini – travaux à réaliser
Communauté de communes Montagne Montravel et Gurson	0	26,3	Tracé défini – travaux à réaliser

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées

d) Itinéraires cyclables

■ Desserte du château des Milandes depuis la halte de Fayrac

Le projet prévoit l'accessibilité du château des Milandes à vélo, depuis la halte de Fayrac, via la V91 intégrée au projet puis par l'aménagement de la RD53 en Chaucidou et des voies communales desservant le site. Cet itinéraire passera sous l'ouvrage du Pech, puis à proximité de la base de canoë avant de rejoindre la RD53 comme représenté sur l'illustration ci-dessous.

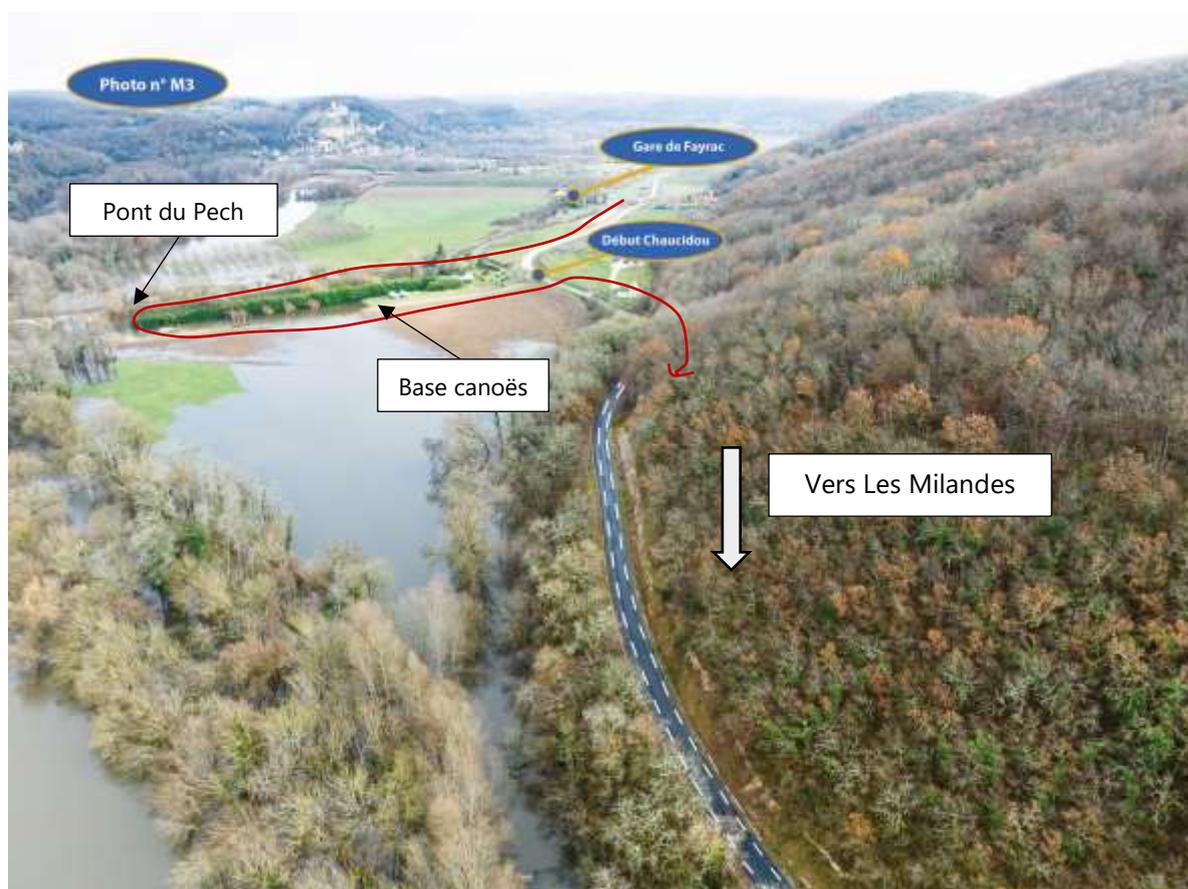


Figure 5 : Localisation de l'itinéraire vélos projeté depuis la halte de Fayrac vers les Milandes

A partir du débouché de cette voie sur la RD 53 et jusqu'au carrefour Est des Milandes, une chaucidou sera créée, avec une voie centrale banalisée (traits pointillés verts sur le plan de situation suivant).

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées

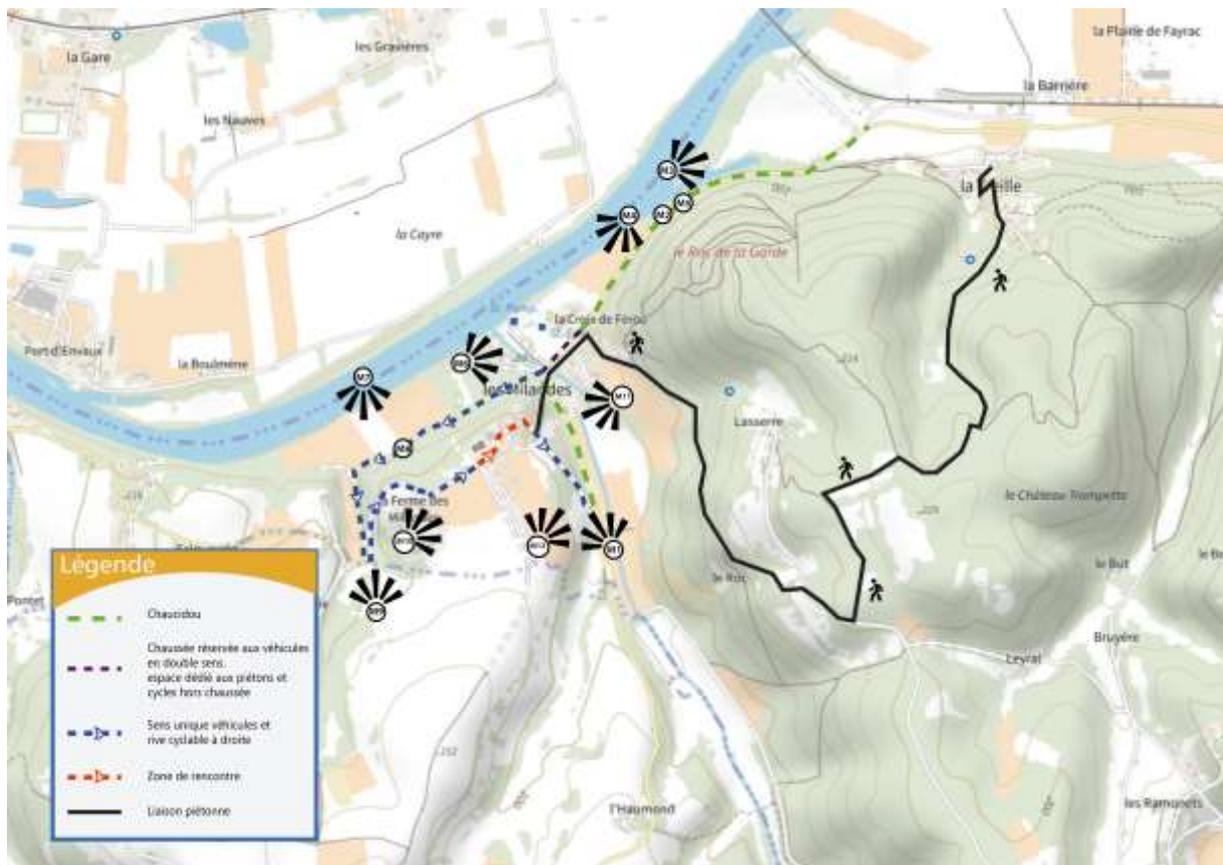


Figure 6 : Plan de situation de desserte du château des Milandes depuis la halte de Fayrac

Principe technique d'une chaucidou

Une chaucidou est une chaussée à voie centrale banalisée sans marquage axial et entourée de deux couloirs avec un marquage au sol adapté aux cyclistes. Elle permet à la fois de sécuriser la circulation des cyclistes mais aussi de faire ralentir la vitesse des automobilistes. Ces derniers peuvent se déporter ponctuellement sur le côté lorsqu'ils sont amenés à croiser un autre automobiliste mais en cédant la priorité aux cyclistes.

Intérêts d'une chaucidou

Cette chaussée à voie centrale banalisée ne peut être mise en place seulement que si toutes les autres options ne sont pas envisageables : pistes cyclables, voies vertes, zones 30 ou zones de rencontre.

L'article R. 431-9 du code de la route stipule que, hors agglomération, les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier. Ces dispositions ont été instaurées pour protéger les cyclistes, usagers particulièrement vulnérables sur les routes interurbaines.

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées

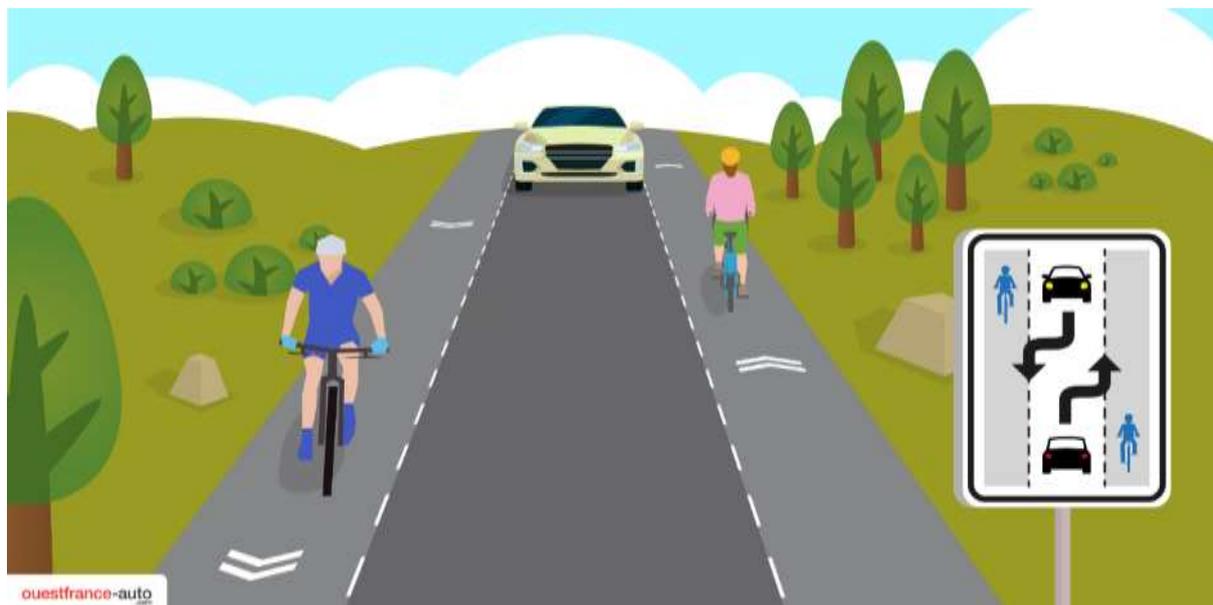


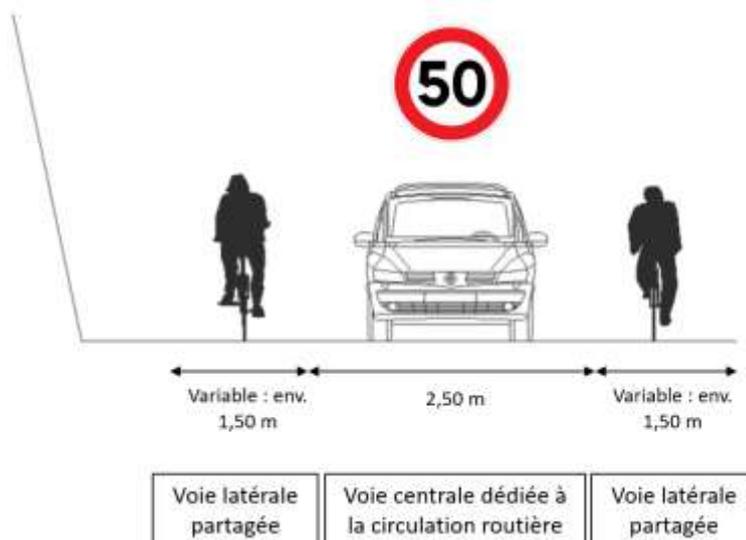
Figure 7 : Illustration d'une chaucidou

Aménagement d'une chaucidou entre Fayrac et les Milandes

Cette chaucidou sera aménagée sur la Route Départementale 53 en sortie de la base en rive gauche de la Dordogne et jusqu'aux Milandes, sur une longueur de 1 km environ. La voie centrale aura une largeur de 2,50 m et la vitesse de circulation y sera réduite à 50 km/h.

Ces valeurs sont celles recommandées par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) pour un trafic routier faible de moins de 1 500 véhicules/jour. Le trafic sur le tronçon de RD53 concerné varie entre 400 et 1500 véhicules/jour.

Le profil en travers de cette section est représenté ci-après.

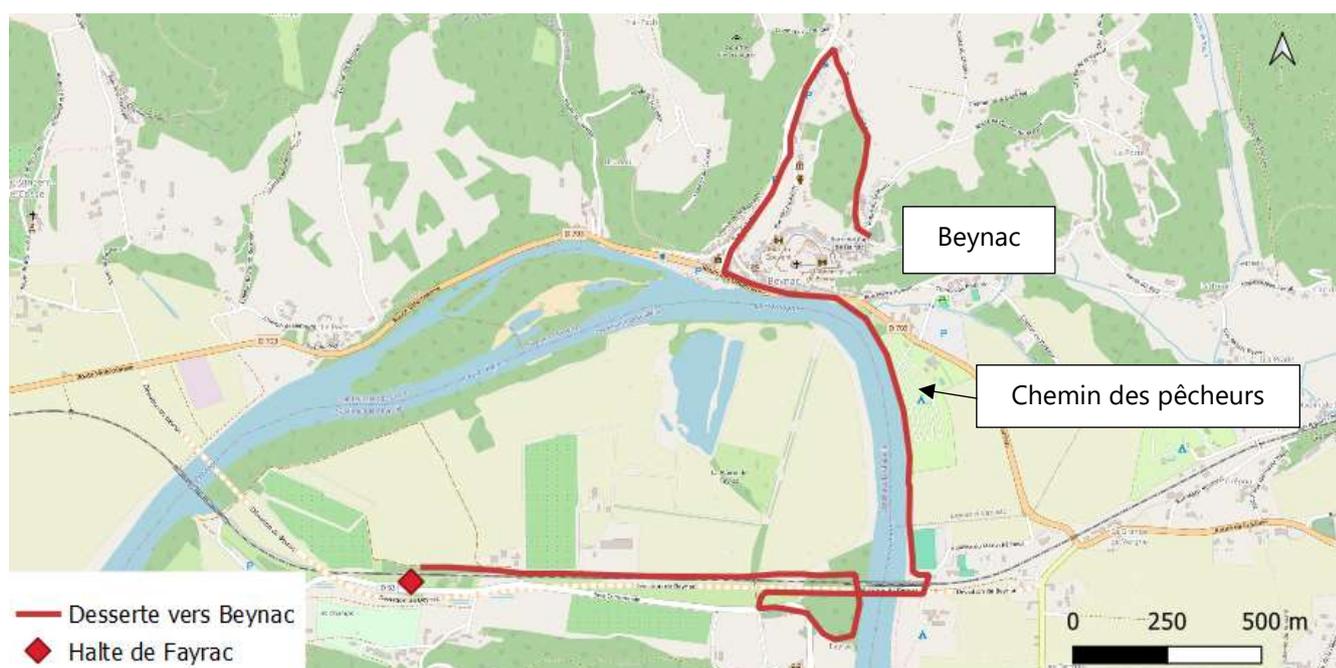


Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées

Figure 8 : Profil en travers de la chaudière réalisée sur la section de la RD 53 entre la base canoës et les Milandes

Desserte de Beynac depuis la halte de Fayrac

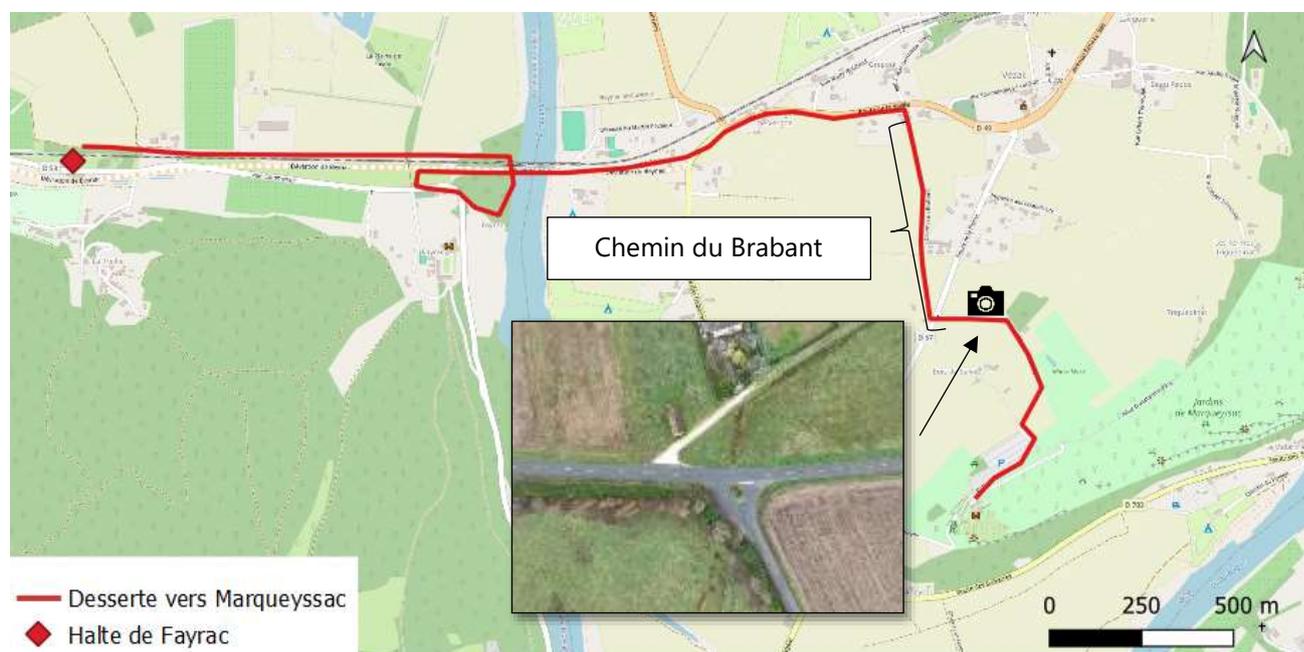
La desserte du château s'effectuera depuis la halte en utilisant la voie modes doux du projet puis le chemin des pêcheurs existant en rive droite de la Dordogne et qui sera aménagé par la Communauté de communes de Sarlat Périgord noir, comme le montre la carte ci-après.



Carte 2 : Desserte de Beynac depuis la halte de Fayrac en vélos

**Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne,
au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac,
pour de nouvelles mobilités sécurisées**

Desserte de Marqueyssac depuis la halte de Fayrac



Carte 3 : Desserte de Marqueyssac depuis la halte de Fayrac en vélos

La desserte du château de Marqueyssac s'effectuera par la section de la V91 intégrée au projet jusqu'au chemin d'exploitation à Vézac. Il s'agit d'un chemin d'exploitation qui traverse la Plaine agricole de Vézac. Il est repéré en qualité de chemin de randonnée PDIPR. Il présente une longueur d'environ 600 m et une largeur de 2,5 m. Il est en nature de terre et fera partie des aménagements sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de communes Sarlat Périgord Noir.

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées

Desserte de Castelnaud depuis la halte de Fayrac

La desserte du château s'effectuera depuis la halte de Fayrac en empruntant la V91 puis le chemin des pêcheurs existant en rive droite de la Dordogne et qui sera réaménagé par la Communauté de Communes Sarlat Périgord Noir. Cet itinéraire viendra ensuite se raccorder à la voie du Céou (itinéraire vélo existant).

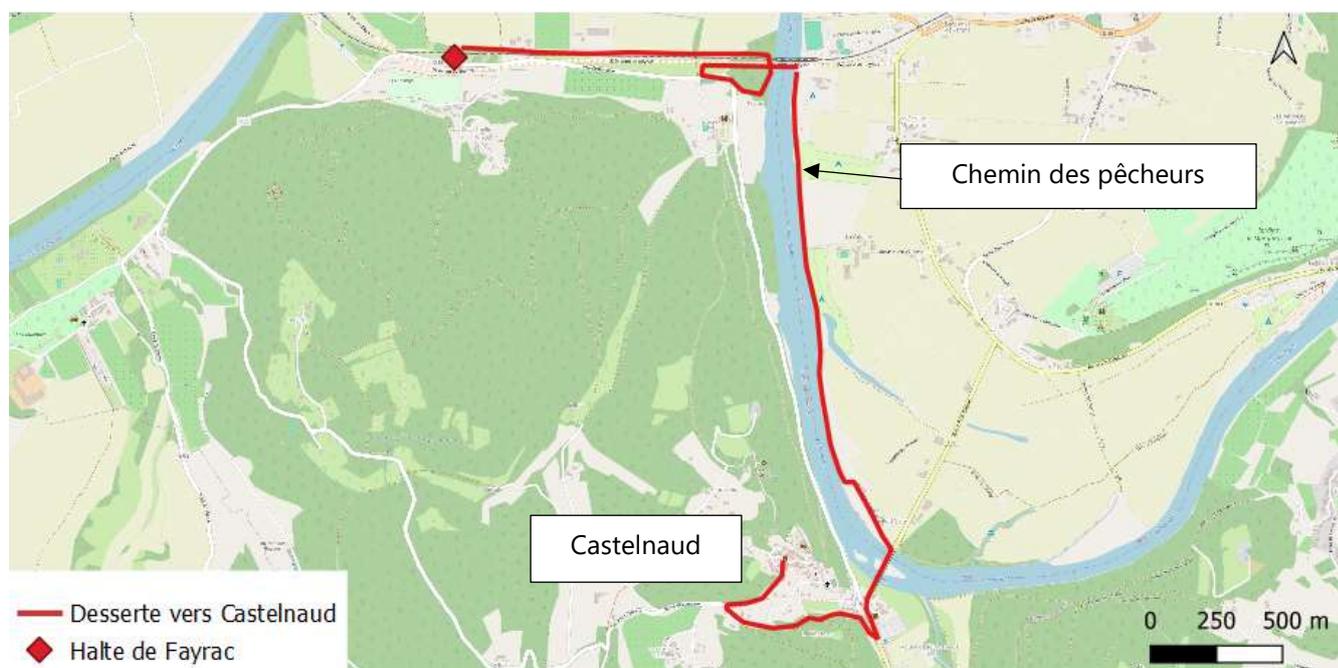


Figure 9 : Desserte de Castelnaud depuis la halte de Fayrac en vélos

- e) Mise en place d'un circuit de navettes électriques pour desservir les sites pendant la période estivale

Un circuit de navettes électriques sera mis en place pour desservir les 4 châteaux (les Milandes, Beynac, Marqueyssac et Castelnaud) sur une distance totale de 23 km, pour une durée totale de trajet d'environ 1h15. Le circuit principale comporte 11 points d'arrêts et une rotation toutes les heures, ce qui permet d'avoir 10 circuits complets par jour, y compris les week-ends. 3 circuits (à 8h, à 13h et à 18h) seront élargis en passant par La Roque Gageac et Domme puis le circuit reviendra sur la boucle principale desservant Marqueyssac, Beynac, les Milandes et Fayrac (soit 13 arrêts).

Ces navettes seront équipées d'une plateforme PMR. La boucle de desserte s'effectue dans le sens anti-horaire et depuis la halte de Fayrac. Le plan des différents arrêts se trouve sur la carte ci-après, et chaque arrêt est numéroté selon l'ordre de desserte des navettes.

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées



Carte 4 : Parcours et points d'arrêt des navettes électriques

Ces navettes fonctionneront pendant la période estivale et sont localisées à proximité des sites touristiques et des autres modes de circulation (halte ferroviaire de Fayrac, parking voiture, départ des itinéraires cyclables et piétons) afin de permettre une visite durable des quatre châteaux sans voiture, créant ainsi une véritable offre multimodale.

f) Voie dédiée aux mobilités douces dans Beynac

La section de la RD 703 allant de l'ancien Hôtel Bonnet à l'Est, au giratoire de Monrecour à l'Ouest, est actuellement sujette à une densité de trafic élevée, notamment pendant la période estivale, liée à la hausse de la fréquentation touristique.

La commune de Beynac-et-Cazenac est caractérisée par un trafic de 6 000 véhicules par jour en moyenne tout au long de l'année et pouvant atteindre plus de 12 000 véhicules/jour en période estivale, dont de nombreux poids lourds. Ce trafic s'explique par le fait que la traversée de Beynac, nécessaire pour relier les pôles d'activités de Sarlat et de Bergerac, ne présente actuellement aucune alternative à l'échelle du territoire.

**Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne,
au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac,
pour de nouvelles mobilités sécurisées**

Le nouveau plan de circulation intégré au projet et souhaité par les populations locales consiste à interdire la circulation des PL et camping-car, hors desserte locale, et à instaurer pour les PL un sens de circulation d'est en ouest afin d'éviter tout croisement de PL entraînant des blocages de la circulation et de l'insécurité pour les piétons et les cyclistes.

A l'issue de la concertation, le Département a décidé l'aménagement d'une voie bidirectionnelle réservée aux modes doux (et aux services de secours) entre le giratoire de Monrecour à l'Ouest et l'Hôtel Bonnet à l'Est de Beynac et le maintien d'une seule voie de circulation routière dans le sens Beynac → Saint-Vincent-de-Cosse, selon le schéma suivant.

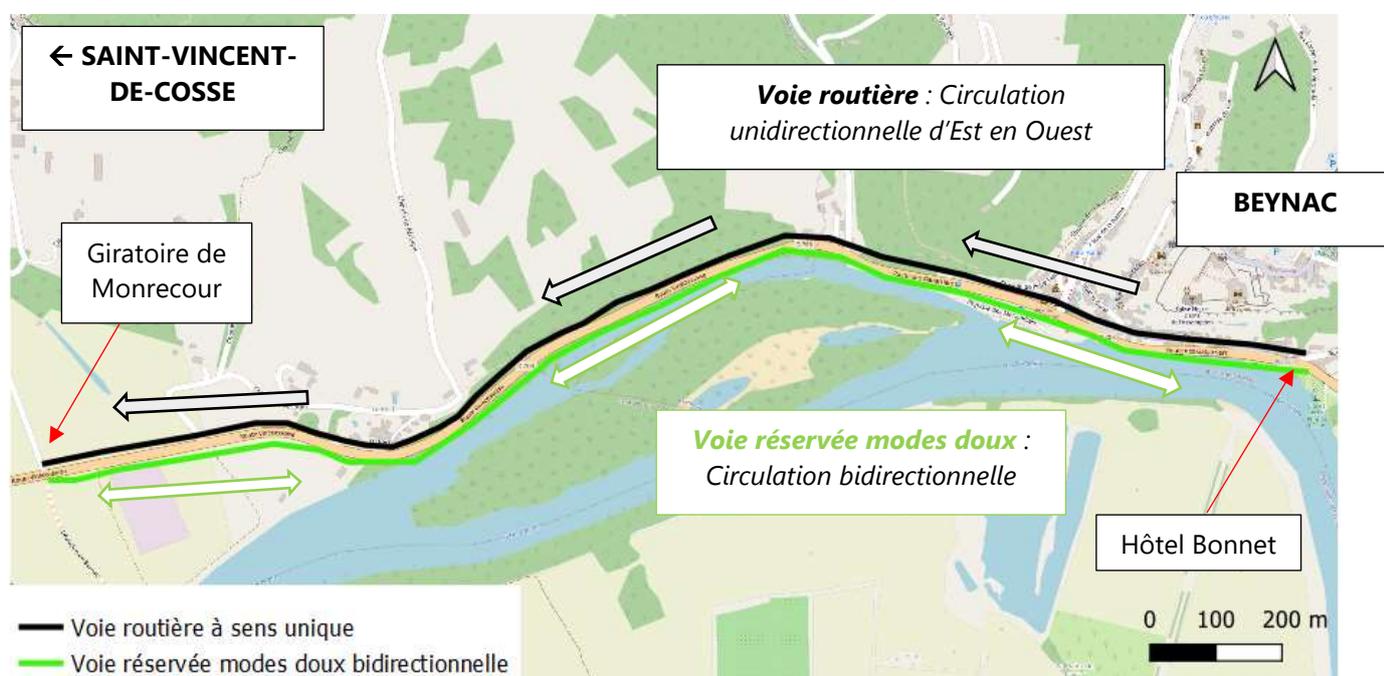


Figure 10 : Aménagement de la section de la RD 703 pour la voie mode doux

Cet aménagement sera mis en place en période estivale. La section à l'Est de l'hôtel Bonnet restera à double sens, le parking situé à l'est restant ainsi accessible aux deux sens de circulation (voir carte ci-dessus).

Les deux voies (mode doux et route) seront séparées par des balises en axe, comme le montre le profil en travers suivant.

**Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne,
au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac,
pour de nouvelles mobilités sécurisées**

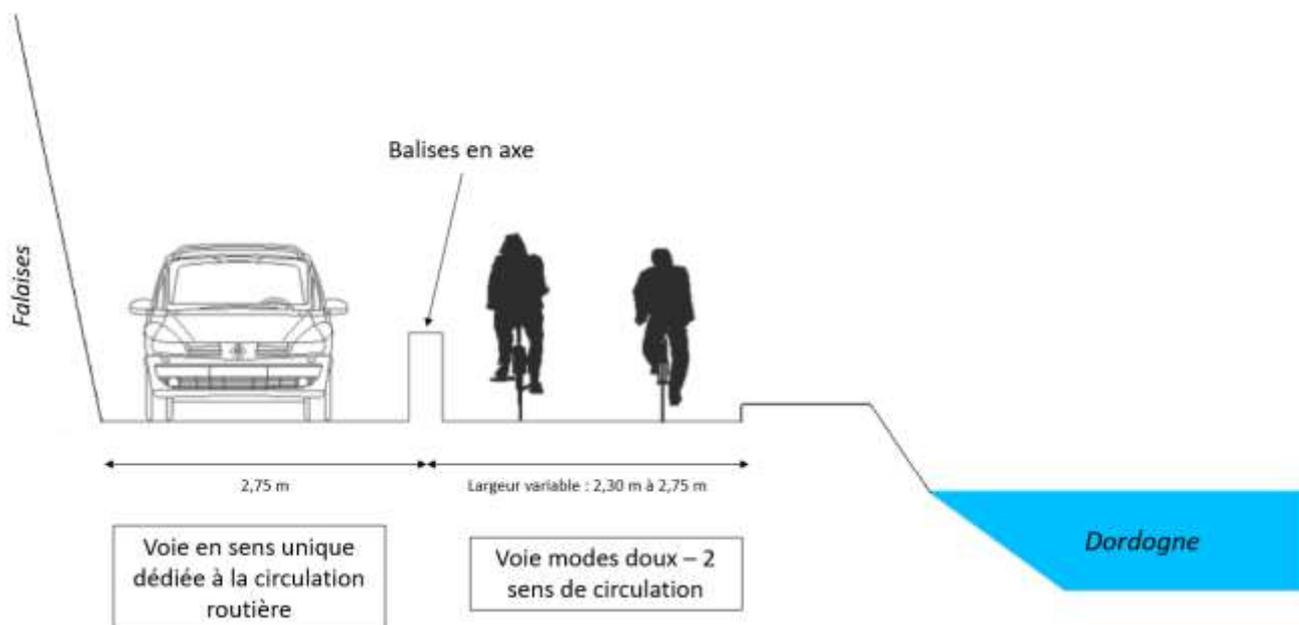


Figure 11 : Profil en travers de l'aménagement de la RD 703 dans Beynac

g) Itinéraires piétons

Les accès aux châteaux de Beynac, Marqueyssac et Castelnaud suivront les itinéraires cyclables prévus. Certains aménagements seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de communes ou de certaines communes.

■ Liaison piétonne vers les Milandes

La liaison piétonne depuis la Halte ferroviaire de Castelnaud-Fayrac vers le château des Milandes est assurée (trait noir cheminement Piéton de la figure ci-dessous :

- depuis La Treille, par le chemin de randonnée PDIPR
- par une section du GR64 qui emprunte la voie communale du Roc
- par une section de la RD53 comprise entre le débouché de la VC et le carrefour Est des Milandes,
- par un chemin balisé existant en zone boisée jusqu'à la rue qui dessert le château.

**Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne,
au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac,
pour de nouvelles mobilités sécurisées**

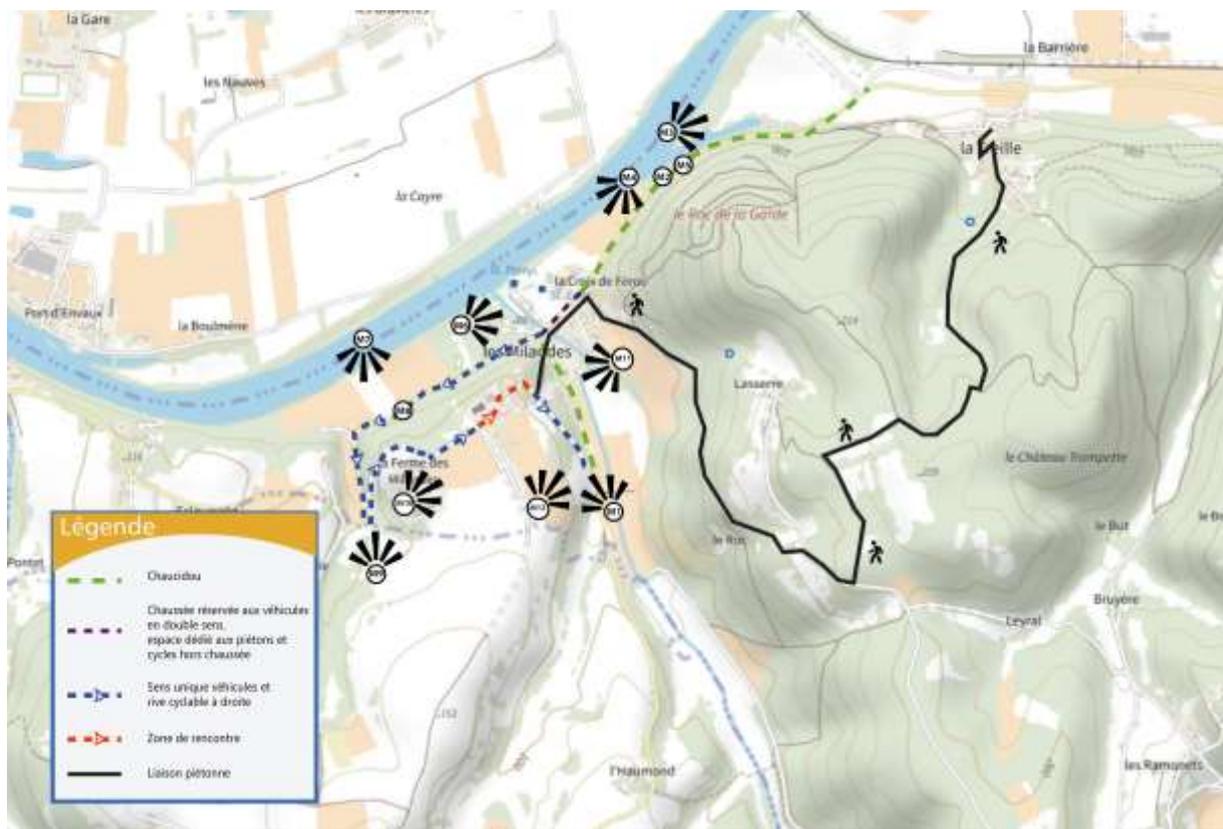


Figure 12 : Desserte du château des Milandes

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnaud-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées



Photographie 1 : Connexion des différents aménagements au niveau du Carrefour Est des Milandes

3. Mise en place d'un plan de circulation associé aux infrastructures

Un plan de circulation a été élaboré, porté par le Département et les communes de Beynac-et-Cazenac et Castelnaud-la-Chapelle. Il répond à l'ensemble des problématiques actuelles identifiées et garantit la cohérence et l'efficacité du projet global.

Rendu possible par les infrastructures créées et amplifié dans ses finalités par le report modal, il conjugue deux actions principales :

- **Interdire totalement la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes dans Beynac** hors desserte locale et camping-cars et sur la voie communale de Castelnaud à Fayrac,
- **Imposer un sens de circulation unique**, d'Est en Ouest, pour les poids lourds dont la circulation dans Beynac est impérative pour assurer une desserte locale (bus, camping-car, livraisons).

Il permet d'éviter entre 65 à 76% du trafic de passer sous les falaises classées en zone rouge en risque d'éboulement, aux abords du bourg de Beynac et au nord de Castelnaud-La-Chapelle, grâce au report de la circulation routière sur la nouvelle voirie.

Création d'une boucle multimodale d'accès aux deux rives de la vallée de la Dordogne, au cœur du Triangle d'or, Les Milandes - Castelnau-la-Chapelle - Marqueyssac - Beynac, pour de nouvelles mobilités sécurisées

Le plan de circulation favorise également les **déplacements sécurisés pour les mobilités douces** durant la période estivale, ainsi que l'établissement d'une voie dédiée pour les secours.

Le plan de circulation favorise également les déplacements sécurisés pour les mobilités douces durant la période estivale, ainsi que l'établissement d'une voie dédiée pour les secours.

Ce dispositif de circulation particulier nécessite l'élaboration d'un plan de circulation, porté par le Département et les communes de Beynac-et-Cazenac et Castelnau-la-Chapelle. Il répond à l'ensemble des problématiques actuelles identifiées et garantit la cohérence et l'efficacité du projet global.

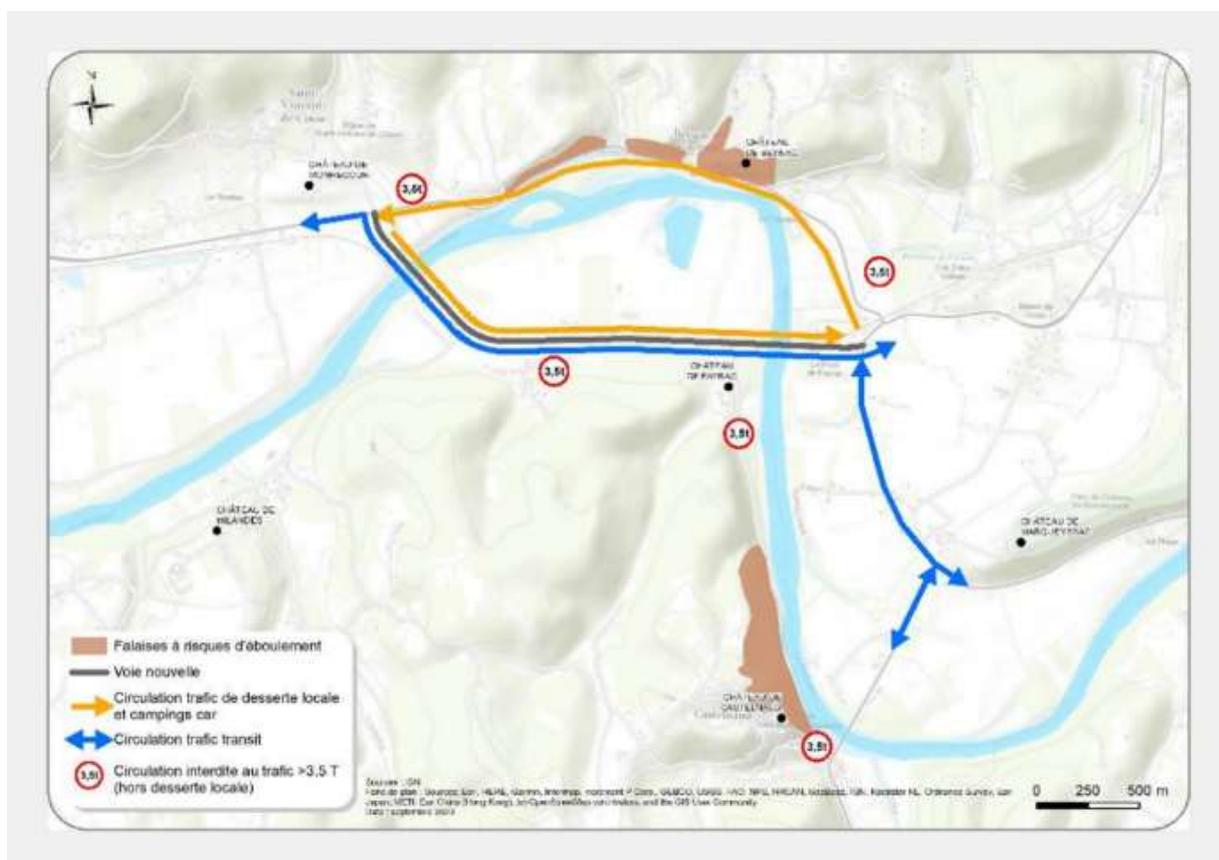


Figure 13 : Plan de circulation

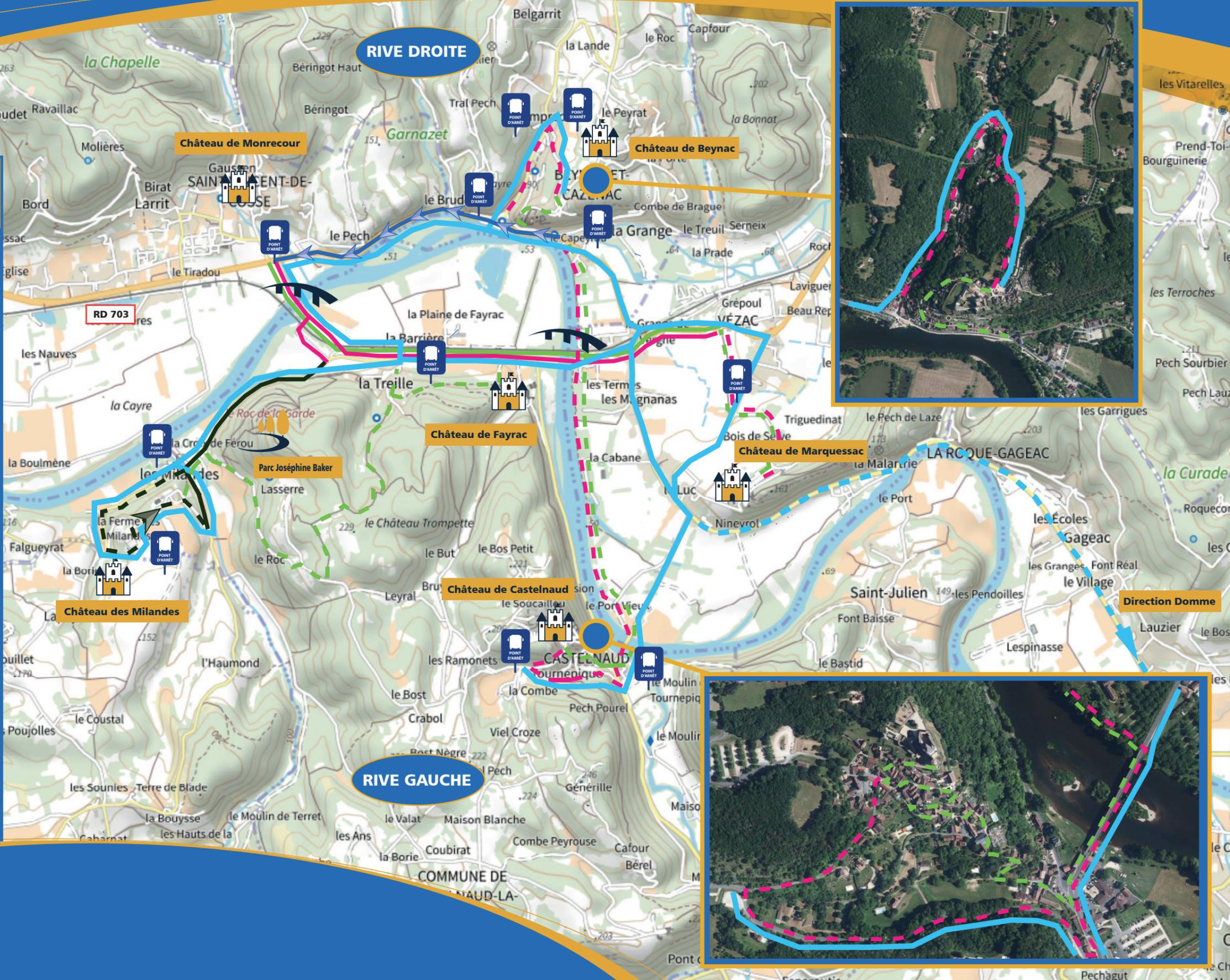
CREATION D'UNE BOUCLE MULTIMODALE D'ACCES AUX DEUX RIVES DE LA VALLEE DE LA DORDOGNE,
AU CŒUR DU TRIANGLE D'OR, POUR DE NOUVELLES MOBILITES SECURISEES

LES MILANDES
CASTELNAUD
MARQUEYSSAC
BEYNAC



Légende

- - - Vélos MOA Bloc Communal
- - - Piétons MOA Bloc Communal
- Vélos MOA CD24
- Piétons MOA CD24
- Sens unique de circulation routière - voie dédiée piétons vélos sur RD 703 (période Juillet / Août)
- Chaucidou
- - - Voie dédiée piétons vélos + sens unique de circulation routière
- Parcours 1 navette électrique: boucle des 4 châteaux
- - - Parcours 2 navette électrique boucle + desserte La Roque-Gageac et Domme
- Ouvrages d'art créés par le projet et permettant le franchissement de la Dordogne (Pech et Fayrac)
- Point d'arrêt navette électrique



Direction Domme