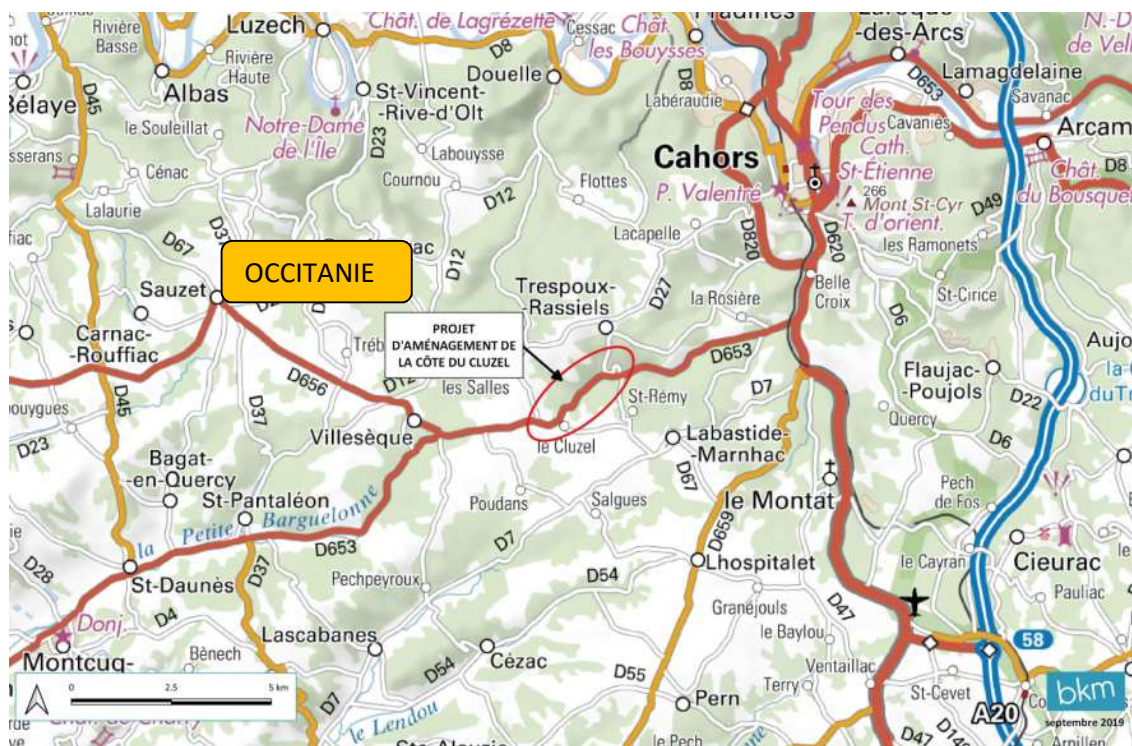


ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

relative à la demande du Conseil Départemental du Lot pour l'aménagement de la "côte du Cluzel" sur les communes de Villesèque, Trespoux-Rassiels, Labastide-Marnhac en vue d'obtenir :

- l'autorisation environnementale,
- la déclaration d'utilité publique de l'opération,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des trois communes concernées

Réalisée du 12 février au 15 mars 2024



Document n° 2/2 : CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

Rapport transmis le 15 avril 2024 Le commissaire enquêteur Guy CARLES

Table des matières

1 – Rappel de l'enquête publique.....	3
1.1 – Objet de l'enquête :	3
1.2 - Cadre législatif et règlementaire :	3
1.3 - Autorité organisatrice et porteur de projet :	3
2 – Rappel projet	4
2.1 – Présentation du projet :	4
2.2 - Les impacts du projet :	5
2.3 - le dossier d'enquête publique :	6
3 – Rappel déroulement de l'enquête.....	7
3.1 – Désignation du commissaire enquêteur :	7
3.2 – Organisation réunion publique :	7
3.3 – Arrêté, avis d'enquête, publicité, information du public :	8
3.4 - Observations recueillies :	8
4 – Conclusions générales :	9
4.1 - Conclusions motivées sur la DUP	9
4.2 - Bilan général :	12
4.3 - Avis sur la DUP	14
5 – Conclusions et avis sur la MECDU.....	17
1 - Contexte de l'enquête	17
2 - Commentaires ou observations émis lors de l'enquête publique au sujet de la MECDU.....	20
3 - Conclusions motivées et avis.....	20

Remerciements :

Le commissaire enquêteur tient à remercier :

- l'équipe du maître d'ouvrage pour la disponibilité dont elle a fait preuve pour faciliter sa tâche avant, pendant et après l'enquête,
- les trois communes concernées pour l'accueil de qualité au cours de l'enquête et leurs secrétariats respectifs qui ont assuré l'enregistrement sur les registres des correspondances arrivées pendant l'enquête et des scans à transmettre au gestionnaire du registre numérique,
- les citoyens pour leurs contributions et leur participation à l'enquête.

1 – Rappel de l'enquête publique

1.1 – Objet de l'enquête :

La présente enquête publique qui s'est déroulée du 12 février au 15 mars 2024 concerne le projet de rectification des virages de la côte du Cluzel (section de 3,4 km) qui fait partie du programme d'aménagement global de l'axe structurant RD653/656 reliant la Préfecture du Lot au bassin du Villeneuvois. Ce programme comprend 6 sections dont deux sont déjà réalisées, deux avec des études en cours, une avec des études à venir et celle-ci avec son dossier terminé qui arrive à l'enquête publique (voir schéma présentation du programme dans le rapport d'enquête (§ 1.1)).

Ce projet répond à deux ambitions complémentaires dicit le maître d'ouvrage :

- Améliorer les conditions de circulation, de sécurité et de confort de l'itinéraire RD653-RD656 en réduisant le caractère accidentogène de la section.
- Assurer et renforcer une meilleure liaison entre les bassins économiques de Cahors et de Villeneuve-sur-Lot.

1.2 - Cadre législatif et réglementaire :

Ce projet selon le code de l'environnement relève de la procédure "cas par cas" pour des travaux d'infrastructures routières de moins de 10 kms, néanmoins le Département du Lot a décidé au vu des enjeux environnementaux présents pour cette opération de réaliser une **étude d'impact volontaire** afin de disposer d'une approche globale de ses effets sur l'environnement.

Cette enquête publique unique porte sur les objets associés suivants :

- **la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** de l'opération de rectification de la côte du Cluzel
- **l'autorisation environnementale** : - autorisation au titre de la police de l'eau
 - autorisation de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés
 - autorisation de défrichement
- **la mise en compatibilité** des documents d'urbanisme des communes de Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels et Villesèque.

1.3 - Autorité organisatrice et porteur de projet :

L'autorité organisatrice de la présente enquête publique unique est la Préfecture du Lot, auprès de laquelle le porteur de projet a formulé ses demandes.

Le porteur de projet, Maître d'Ouvrage, est le Conseil Départemental, représenté par son président en exercice, Monsieur Serge RIGAL qui a sollicité plusieurs bureau d'études pour la préparation du dossier (BKM environnement, Venathec Ingénierie acoustique, HTV Hydrauliques, Rural Concept).

2.1 – Présentation du projet :

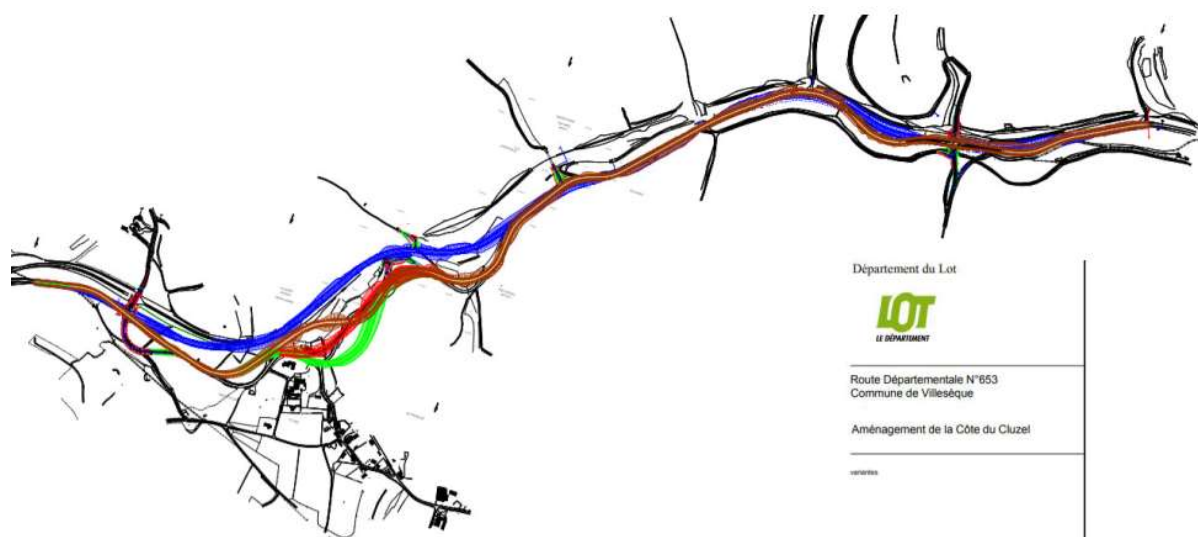
A l'étude dès 2008 le projet initial prévoyait un tracé conçu pour une vitesse de 90 km/h avec une chaussée de 7 m et une voie de dépassement de 1 km dans la côte.

– Présentation générale :

Une première phase de recherche de tracés, débutée en 2008, a proposé trois options soumises à concertation entraînant le choix de la plus favorable aux critères environnementaux et à l'intégrité du vallon du ruisseau.

Cette option a donc fait l'objet d'études techniques aboutissant à la définition d'un avant-projet et à des études environnementales qui ont été menées en 2013-2014.

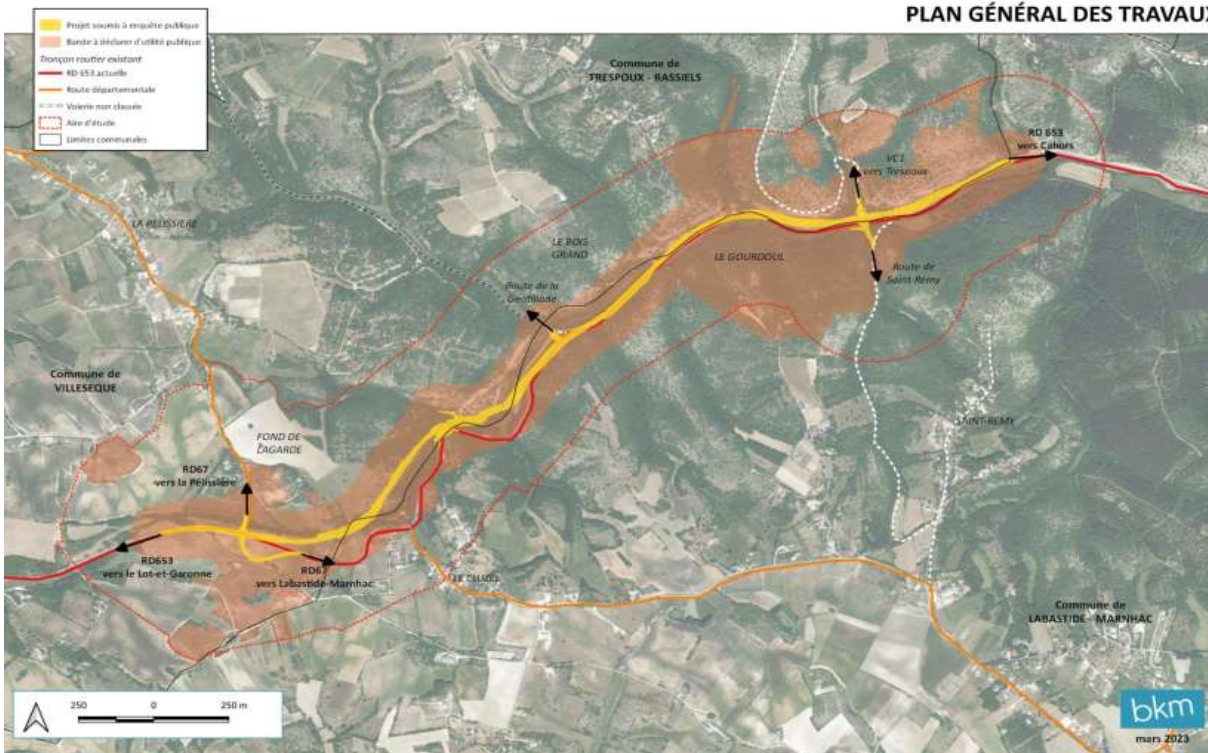
Suite à cette première approche, une deuxième phase d'étude a permis au département de déterminer quatre tracés (bleu, rouge, marron, vert) et d'en choisir un selon des critères sécuritaires, environnementaux et de protection de la nature. **Le tracé bleu** (extrait suivant du dossier DUP) **apparaît proposer le meilleur compromis entre les trois critères cités précédemment.**



- **Le projet final proposé** (tracé bleu) soumis à l'enquête publique consiste en un élargissement de la voirie en place et à une création de voiries nouvelles, avec suppression de virages dangereux, sur un linéaire de 3,4 km.

Cet aménagement nécessitera la construction d'ouvrages d'art courants, le rétablissement des voies de communication routières, le franchissement de cours d'eau, et le déplacement de réseaux divers avec les travaux suivants :

- un élargissement de la voirie en place sur certaines sections ;
- la création d'une nouvelle voirie pour supprimer certains virages dangereux ;
- la création de plusieurs carrefours ;
- la traversée du ruisseau de Bartassec avec l'aménagement de 14 ouvrages hydrauliques ;
- le déplacement de divers réseaux ;
- un décapage de terre végétale de 20 500 m³ ;
- des terrassements (déblais, remblais) avec un déblai excédentaire de 30 000 m³, un apport de nombreux matériaux, une gestion des eaux pluviales par des fossés étanches et enherbés ;
- un défrichement d'environ 4 ha ;
- des plantations de 1 660 mètres linéaires de haies et 6 200 m² de boisements ;
- des mesures de compensation sur environ 30 ha pour le milieu naturel.



Le tracé en rouge correspond au tracé actuel RD 653

Le tracé en jaune correspond au projet de rectification proposé à l'enquête

Les travaux sont prévus sur une période de 27 mois, répartis en 12 mois de travaux préalables et 15 mois de travaux de terrassements et de construction de chaussée.

Le montant de l'opération est évalué à 7 500 000 TTC réparti de la façon suivante :

- Etudes : 300 000 TTC
- Acquisitions foncières : 100 000 TTC
- Mesures environnementales : 3 500 000 TTC
- Travaux : 3 600 000 TTC

Le CE note que le projet retenu est le fruit de l'évolution de plusieurs solutions d'aménagement qui ont été optimisées au fil des années sur plusieurs points et que le MO propose le tracé du meilleur compromis sélectionné en fonction de critères fonctionnel et sécuritaire, environnementaux et par rapport aux espèces protégées.

2.2 - Les impacts du projet :

Les impacts attendus du projet portent essentiellement sur :

- Le milieu physique : impact sur les masses d'eau souterraines et superficielles, mouvements de terrain,
- le milieu naturel : impact sur les habitats naturels et espèces patrimoniales, zones humides, continuités écologiques,
- Le paysage et le patrimoine : impact sur le cadre de vie et paysage rural, structures végétales maillant le paysage et filtrant les vues dominantes sur les vallons,
- Le milieu humain : impact sur les espaces agricoles, la desserte des activités économiques des zones à proximité de Cahors, la sécurisation des carrefours croisant la RD 653.

Les premières études environnementales ont été menées en 2013-2014 et en 2015 lorsque le Département décide de modifier l'avant-projet pour réduire le coût de l'opération et mieux prendre en compte les enjeux environnementaux. Des études complémentaires avec adaptations ou améliorations ont alors été apportées au dossier (avril 2017) pour actualiser et compléter l'étude environnementale et garantir sa pérennité et des prospections complémentaires ont été réalisées entre 2020 et 2022.

Entre les surfaces imperméabilisées rajoutées et celles supprimées, le projet générera environ 15 000 m² supplémentaires de surfaces artificialisées et 14 ouvrages hydrauliques sont prévus.

➤ La MRAe juge que l'étude d'impact du projet est incomplète et nécessite des mises à jour pour inclure des données sur l'artificialisation des sols, les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances sonores et la qualité de l'air.

Les mesures compensatoires proposées pour la biodiversité doivent être complétées pour obtenir des gains écologiques significatifs.

Des études géotechniques complémentaires sont nécessaires pour évaluer le risque d'instabilité des sols, les résultats de ces études pouvant entraîner des modifications conséquentes du projet, telles que la géométrie de la nouvelle route, son emprise avec la mise en place possible d'ouvrages de protection, ses dimensions ou encore son coût.

➤ Le CNPN donne un avis favorable estimant le projet bien présenté, les impacts correctement évalués et la séquence Eviter-Réduire-Compenser relativement bien appliquée avec des sites de compensation de nature à induire un gain écologique grâce à la gestion envisagée. Il note malgré tout quelques faiblesses dans l'inventaire et une certaine vétusté des données.

Avis CE : Je considère que les impacts sur le paysage seront certains, en particulier pour les vues rapprochées, mais des linéaires de haies sont prévus pour en atténuer les impacts directs et je considère que les nuisances sonores méritent un meilleur traitement comme le propose le maître d'ouvrage dans sa réponse au procès-verbal.

L'impact sur la source du Bartassec fait l'objet d'une évaluation sérieuse et les mesures de compensation proposées par le MO en réponse à l'avis de la MRAe me paraissent à la hauteur de l'enjeu de sauvegarde de la continuité du ruisseau **sous réserve** qu'elles soient bien appliquées et que l'objectif de préservation de la source soit bien atteint.

C'est un projet qui a favorablement évolué, par rapport à la 1^{ère} étude en 2008, en supprimant la voie de dépassement montante prévue (même si cette suppression ne peut pas être considérée comme une mesure de réduction) et en proposant des modifications du tracé pour réduire l'emprise sur les milieux naturels permettant une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux.

2.3 - le dossier d'enquête publique :

Etant donné que la présente enquête unique comporte plusieurs objets différents, le contexte réglementaire est assez complexe et nécessite un certain nombre de dossiers administratifs et/ou techniques, d'où la présence à l'enquête d'un dossier complet volumineux (voie détail RE § 1.6).

Le dossier d'enquête était conforme aux dispositions légales et il a été mis à ma disposition avec suffisamment de temps en amont de l'ouverture de l'enquête.

Il était constitué d'un ensemble d'une dizaine de cahiers ou dossiers d'instruction séparés, majoritairement au format A3 (+ les annexes), représentant la préparation complète du projet.

Je l'ai trouvé complexe, très technique pour certaines parties (les annexes en particulier) tant sous sa forme papier que sous sa version informatique et certaines parties difficiles à appréhender pour un public non averti.

De par le nombre des objets qu'il expose, il est devenu très imposant avec une dizaine de cahiers différents et autant d'annexes. Une même information peut se trouver rapportée à l'identique dans différents dossiers exigeant une lecture longue et fastidieuse de nature à décourager le public et il ne présentait pas de sommaire général regroupant l'ensemble des pièces en un seul document permettant une recherche simplifiée pour le public.

A ma demande, le MO a fourni un document complémentaire "*sommaire général détaillé*" de 12 pages avec une "*cartographie à une échelle adaptée*" (A2) permettant au public de faire un choix de lecture et de se positionner plus facilement sur l'emprise du projet.

Les lecteurs se sont généralement limités à une lecture du Résumé Non Technique de l'Etude d'Impact et à l'avis de la MRAe (annexe D).

Ce résumé non technique a permis à un public non éclairé, de prendre connaissance de l'essentiel du projet en permettant une bonne première approche, de cerner les différents impacts avec les solutions proposées pour les minimiser. Cependant la lecture de la cartographie est restée plus difficile en raison du choix de l'échelle trop faible.

Le sommaire général détaillé conçu et introduit dans le dossier dès le début de l'enquête a également facilité la recherche de telle ou telle pièce.

Le maître d'ouvrage m'a présenté en détail le projet à l'occasion d'une réunion au conseil départemental à Cahors et d'une visite sur site le 26/12/2023, et a toujours répondu à mes demandes de compléments d'information.

Même si le principe de l'enquête unique semble intéressant, je considère qu'il y avait trop de documents à consulter par le public, difficiles à appréhender dans le cadre d'une enquête publique et que certains impacts n'ont pas été vus en détail.

Enfin je considère que l'avis de l'Autorité environnementale et du CNPN ont permis au maître d'ouvrage de prendre en compte certaines recommandations et de compléter certaines études (GES en particulier) pour les intégrer et ajuster au mieux les opérations prévues ;

Autre remarque, où je note l'avis du CNPN qui indique que les parcelles prévues pour la compensation ont fait "*l'objet d'une évaluation et d'un inventaire avec une gestion proposée de nature à induire un gain écologique*" alors que l'avis de "*la MRAe recommande de compléter les mesures compensatoires afin de démontrer qu'elles représentent des gains écologiques significatifs*".

3 – Rappel déroulement de l'enquête

3.1 – Désignation du commissaire enquêteur :

Le Président du Tribunal Administratif de Toulouse par décision en date du 1 décembre 2023 portant le numéro E23000157/31 (annexe 1), m'a désigné commissaire enquêteur en charge de la présente enquête publique.

J'ai échangé avec l'autorité organisatrice, les services instructeurs, le porteur de projet et les 3 mairies de Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels et Villesèque pour définir les modalités de consultation du dossier, les formes, dates et lieux de mes permanences, la publicité règlementaire ou complémentaire liée à l'enquête, ainsi que la pertinence d'organiser ou pas une réunion d'information ou d'échange avec le public. Compte tenu que le Conseil Départemental envisageait de caler dans son calendrier une réunion d'information publique, dont il était le maître d'œuvre, dans la semaine précédant le début de l'enquête, j'ai validé cette proposition et j'ai participé à cette réunion en tant que CE désigné par le TA pour mener cette enquête.

3.2 – Organisation réunion publique :

Le Conseil Départemental a donc organisé une réunion publique d'informations et d'échanges dans la semaine précédant le début de l'enquête (7 février 2024) pour présenter la dernière version du projet retenue et soumise à l'enquête.

Cette réunion s'est tenue dans la salle des fêtes de Labastide-Marnhac en présence d'une cinquantaine de personnes.

Etaient présents à cette réunion d'information :

- le Vice-Président du Conseil Départemental, en charge des infrastructures routières, accompagné des responsables et techniciens du service des infrastructures de mobilité du département,
- les conseillers départementaux des cantons concernés,
- Les maires des 3 communes concernées par le projet,
- le commissaire enquêteur,

Déroulement de la réunion :

- Accueil du maire de Labastide-Marnhac hébergeant la réunion,
- Intervention du Vice-président du conseil départemental pour situer le projet dans le cadre de la politique départementale menée pour les infrastructures routières,
- Présentation du projet avec un support vidéo par le Chef du service Etudes et travaux neufs routiers du département,
- Participation du public avec un débat questions / réponses autour projet,

Au cours du débat les trois maires présents des communes concernées sont intervenus pour signifier l'intérêt du projet et souligner le travail remarquable fourni par le département pour le faire aboutir.

▪ En dernier lieu, intervention du CE pour souligner le rôle de l'enquête publique et préciser son déroulement (mise en place de l'enquête, permanences, recueil des observations, procès-verbal de synthèse, mémoire réponse, rapport et conclusions) et insister sur la nécessaire participation du public pour apporter des éclairages sur le projet.

▪ La réunion a été close par le vice-président du Conseil Départemental avec les remerciements d'usage.

Commentaire CE : Mis à part les trois maires, qui ont pris part à la discussion pour dire tout le bien qu'ils pensaient du projet, tout en intervenant sur la globalité des travaux de l'itinéraire et l'amélioration des conditions de circulation, très peu de personnes dans le public ont interrogé sur le projet.

Cela peut se comprendre facilement dans la mesure où le public n'avait pas connaissance du dossier et n'avait pas encore consulté les documents lui permettant de juger de la position et de l'emprise du projet.

3.3 – Arrêté, avis d'enquête, publicité, information du public :

L'avis d'enquête publique destiné à l'affichage public et à la parution dans la presse et l'arrêté préfectoral ont été préparés en concertation avec le Maître d'Ouvrage et l'Autorité Organisatrice. L'arrêté préfectoral prescrivant la tenue de l'enquête publique du 12 février au 15 mars 2024 a été signé par Madame la Préfète du Lot le 19 janvier 2024.

Les mesures de publicité réglementaires ont bien été respectées.

Une information complète sur l'ouverture et le déroulement de l'enquête publique a été effectuée par le Maître d'ouvrage. Il a été procédé à l'affichage réglementaire en 16 points régulièrement contrôlés et des annonces légales ont été insérées dans la presse. L'information a été publiée sur les sites internet de la Préfecture du Lot et sur le site du Conseil Départemental avec un lien de renvoi vers le registre numérique. Le dossier très complet de plus de 2000 pages au format A3 (partiellement redondant), relatif à chacun des objets de l'enquête conjointe, a été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête sous forme papier et sous forme électronique.

Un registre électronique a été ouvert pendant toute la durée de l'enquête.

Le CE estime que le public a été convenablement et largement informé sur les dates de l'enquête. Même si les documents fournis étaient nombreux et parfois redondants, ceux-ci ont été tenus à la disposition de tous pendant 33 jours, à la fois sous forme papier et sous forme numérique téléchargeable. Chacun a été en mesure de s'informer, de poser des questions au CE durant les permanences et de déposer sa contribution si nécessaire, soit par courrier soit sur l'un des registres papier ou électronique mis à sa disposition.

3.4 - Observations recueillies :

Le nombre d'observations exprimées s'établit ainsi :

- sur le registre numérique ou mail : 15 observations,
- sur l'adresse électronique : 1 observation,
- sur le registre papier de Labastide-Marnhac : 8 observations,
- courriers reçus : 12, soit remis en mairie, soit transmis par mail à la mairie Labastide-Marnhac,
- sur le registre papier de Trespoux-Rassiels : 4 observations,
- sur le registre papier de Villesèque : 9 observations,

Compte tenu des entretiens menés (12) en permanences qui n'ont pas donné lieu à mention écrite, il en résulte un **total général de 61 contributions**.

Il s'agit d'une participation convenable pour une enquête de DUP, confirmée par les statistiques de fréquentation du registre numérique (612 téléchargements de documents, et 687 visites) et par les remarques écrites des habitants riverains de la voirie actuelle.

Les observations les plus fréquentes ont porté sur les points suivants :

- Le caractère sécuritaire et l'urgence de réaliser ce projet ;
- les impacts des nuisances sonores sur les habitants du hameau du Cluzel ;
- la prise en compte des mobilités douces ;
- le passage souterrain sous la nouvelle route (agriculteurs, troupeaux, ...)

J'ai établi une synthèse de ces observations en les regroupant en 7 thèmes, et j'ai remis et commenté le procès-verbal de synthèse au porteur de projet le 19 mars 2024 dans les locaux du conseil départemental (annexe K) accompagné de l'intégralité du registre (annexe L).

Conformément à l'article R.123-18 du code de l'environnement, le porteur de projet a répondu à ce procès-verbal par un mémoire en réponse qui m'a été adressé par mail le 28/03/2024 et dont j'ai reçu la version papier le 2 avril 2024.

Ce document de 9 pages, est joint en annexe M du rapport d'enquête qui a été transmis complet à la Préfecture du Lot et au Tribunal Administratif de Toulouse le 15 avril 2024.

Préalablement à l'avis que je dois exprimer sur l'objet de l'enquête publique, je considère :

- que l'enquête a été annoncée et s'est déroulée conformément aux dispositions prévues par la loi ;
- que le dossier d'enquête, conforme aux exigences légales, était accessible au public tant dans les lieux physiques de dépôt des trois mairies que sur le site internet de la Préfecture et sur le site internet du registre numérique ;
- que tous les aspects imposés par le code de l'environnement, notamment en matière d'évaluation environnementale ont bien été traités, malgré quelques insuffisances relevées par la MRAe et des données parfois anciennes dues à l'étalement dans le temps des prises de décision pour ce projet ;
- que le projet paraît compatible avec tous les documents ou plans supérieurs s'imposant à lui ;
- que le conseil départemental a répondu à mes demandes d'informations ou d'explications complémentaires ;
- que la participation du public a été convenable et intéressante pour un projet de cette nature ;
- que les relations ont été bonnes avec l'ensemble des partenaires associés à l'enquête : maître d'ouvrage, autorité organisatrice, élus et personnels des mairies, et le public.

Les analyses établies dans mon rapport sur chacun des sujets soumis à l'enquête publique préparent et explicitent plus en détail les motivations de mes conclusions. Je précise donc que mon rapport d'enquête et ses conclusions ne peuvent pas faire l'objet de publication ou diffusion séparées.

L'avis que je formule tient compte de l'ensemble des éléments dont j'ai eu connaissance à l'occasion de la procédure d'enquête publique, et notamment le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations que m'a transmis le Conseil Départemental.

Ce document (annexe M) conditionne la motivation de l'avis que je formule ici. C'est pourquoi il est annexé au présent rapport et indissociable de celui-ci.

Je tiens à rappeler que l'avis qui est demandé porte essentiellement sur l'appréciation des impacts du projet sur l'environnement et sur les solutions proposées par le porteur de projet pour en réduire le plus possible les conséquences négatives par des mesures **d'évitement, de réduction, d'accompagnement, de compensation et de suivi**.

4.1 - Conclusions motivées sur la DUP

➤ L'utilité publique de cet aménagement ne peut être convenablement apprécié qu'en replaçant celui-ci dans l'ensemble du projet d'aménagement de cet axe dont l'objectif général est d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité et d'assurer une meilleure liaison économique entre les bassins d'emploi concernés.

➤ Le projet de rectification des virages de cette section particulièrement accidentogène avec des virages prononcés et une déclivité importante doit permettre d'offrir de meilleures conditions de sécurité et de confort aux usagers. C'est en considération de cet objectif final majeur que le commissaire enquêteur a évalué l'utilité publique de cet aménagement sur la zone d'étude proposée en examinant successivement les études environnementales proposées dans le dossier et les thèmes apparus lors des prises en compte des contributions recueillies pendant l'enquête publique.

➤ Le projet répond aux enjeux clés du Schéma de Cohérence Territoriale, approuvé en 2018, et concourt aux objectifs du SRADDET arrêté en décembre 2019 essentiellement sur l'objectif biodiversité en limitant les impacts sur les fonctionnalités écologiques par des mesures ERC. Le projet est compatible avec les documents planificateurs élaborés à ce jour dans la zone d'étude sous réserve d'application des mesures ERC envisagées.

● *sur l'opportunité du projet :*

Enfin ... pourrait-on résumer pour ce projet. Tel est le sentiment majeur qui ressort de cette enquête publique, tellement les élus et le public sont en attente de cette réalisation pour mieux sécuriser cette "côte du Cluzel", section la plus accidentogène de l'itinéraire. On peut rappeler que les premières intentions orales datent du début des années 2000 et que le 1^{er} projet avec études a été envisagé en 2008 pour se concrétiser ... en 2025 ?

Le CE est d'accord pour reconnaître l'exigence de rechercher une solution d'amélioration à la situation rencontrée et particulièrement l'impérieuse nécessité de faire baisser le nombre d'accidents sur cette section en améliorant la sécurité et le confort routier.

Je considère donc que l'objectif prioritaire (la motivation) du projet est bien la réduction du caractère accidentogène de cette section routière et qu'on peut l'apprécier comme un motif de sécurité publique, ceci engageant fortement le sens de mon avis final.

● **Sur le choix du tracé :**

Le tracé retenu met en avant (+) :

- la réalisation d'un seul carrefour en X avec la RD 67,
- la meilleure homogénéité de l'itinéraire,
- une meilleure exposition de la chaussée qui la rendrait moins verglaçante en période de gel,
- une diminution des nuisances sonores pour le hameau du Cluzel,
- qu'il n'y aura pas d'impact sur la station d'épuration,
- la limitation de l'impact sur les zones sensibles (zone humide),
- la limitation de l'emprise sur la zone humide du Bartassec,
- l'importante mise en place de mesures de compensation après avoir réalisé les mesures de d'évitement et de réduction possibles.

Mais aussi occasionne malgré tout (-) :

- des incidences pendant le chantier (les travaux nécessitent la fermeture totale ou partielle de cette section),
- un impact moyen sur les écoulements hydrauliques avec la nécessité de créer un terrassement afin de rétablir la continuité des écoulements dans la combe,
- une emprise importante sur les habitats naturels (6.07ha) mais à relativiser avec la solution la moins impactante (5,2 ha), différentiel de 0.87ha,
- la traversée de parcelles agricoles (cultures annuelles),
- l'utilisation en partie de l'assiette de l'ancienne voie ferrée constituant un corridor écologique qui a un intérêt pour plusieurs espèces protégées d'enjeux moyen à fort,
- des incidences légèrement supérieures aux trois autres tracés, sur la chênaie pubescente, la mosaïque de pelouses sèches et la prairie de fauche mésophile.

Le choix du tracé a été réalisé de manière claire et compréhensive parmi quatre propositions selon trois critères qui sont dans le dossier : la fonctionnalité routière et sécurité, l'environnement, les espèces protégées.

Mais, de même que la MRAe considère la recherche de solutions alternatives incomplètes, je pense dommageable que le critère financier n'ait pas été inclus pour les différentes variantes ou au moins pour la variante marron permettant une comparaison supplémentaire sur la partie économique du projet et de juger si l'alternative était crédible, ceci ayant amené ma question ① sur les alternatives possibles.

Dans sa réponse à la question du CE concernant les alternatives possibles, le pétitionnaire indique un coût sensiblement le même pour chacune des variantes et apporte peu d'éléments nouveaux qui ne soit pas dans le dossier d'enquête mais insiste sur la nécessité de garder un caractère unitaire du profil en long de l'ensemble de l'itinéraire pour garantir un meilleur confort routier et une sécurité passive accrue, choix dont je prends acte.

Malgré le fait que la MRAe considère la recherche de solutions alternatives incomplète, j'estime comme acceptable les réponses apportées par le porteur de projet en retenant essentiellement que l'objectif est bien de garder l'homogénéité dans le profil de la route sur la longueur de l'itinéraire "*permettant un gain notable en matière de sécurité et de confort routier*".

● **sur la conception du tracé :**

Dans sa réponse à la MRAe, le pétitionnaire précise bien que le projet va générer la création d'une surface imperméabilisée supplémentaire de 1,5 ha pour une couverture totale du projet de 3 ha environ

dont 1/3 seront situés sur la voirie déjà existante. La voirie supprimée permettra de désimperméabiliser 1/6 de la surface totale du projet.

Il m'apparaît ainsi, qu'à défaut de ne pouvoir respecter le ZAN (Zéro Artificialisation Nette) pour un projet de cette envergure sur une longueur de 3,4 km, celui-ci reste dans des limites acceptables pour respecter les contraintes définies par la loi dite "Climat et Résilience".

La conception du tracé répond essentiellement aux contraintes du milieu naturel (topographie, inondations, type de sous-sol, zones naturelles sensibles) ainsi qu'aux normes de conception routière (standard R80), tout en sécurisant les accès à la nouvelle voie pour une meilleure fluidité. Des alternatives ont bien été étudiées mais ne garantissent pas les mêmes caractéristiques pour la continuité du profil avec les rectifications précédentes.

La prise en compte des enjeux humains (nuisances sonores essentiellement avec les dernières propositions du porteur de projet) et paysagers dans le futur tracé me semble suffisante et doit permettre d'améliorer le confort des riverains et la qualité de vie du hameau remis en cause dans une dizaine d'observations.

Je note également de manière positive que cette conception a permis d'inclure un itinéraire cyclable pour répondre aux contraintes de l'article L.228-2 du code de l'environnement permettant aux cyclistes d'emprunter cette voie.

● **Sur les aspects environnementaux :**

• Le paysage : Un tel projet entraînera inévitablement un impact paysager conséquent avec une modification des perceptions sur tout le linéaire du trajet dans cette vallée. Les excédents de matériaux seront utilisés pour diminuer les effets visuels avec la mise en place de modelés paysagers participant à l'intégration paysagère.

Par rapport aux espaces habités sur le plateau, des reboisements adaptés doivent permettre de maintenir les ambiances refermées présentes sur le site, de même que les éléments remarquables du paysage seront conservés.

A l'échelle de la taille du projet et de l'amélioration sécuritaire attendue, les impacts m'apparaissent raisonnablement supportables sous réserve que les replantations et mesures de compensation envisagées remplissent bien les fonctions attendues.

On peut aussi penser que la nature reprendra le dessus et que d'ici quelques années le paysage sera "adopté" par les usagers et que la faune et la flore se seront elles aussi "adaptées" au trafic, comme c'est le cas pour la section déjà exécutée qui a fait l'objet de remarques largement positives par une association contributive à l'enquête.

• Le milieu naturel : Le projet initial (2008) a été revu à la baisse en diminuant la surface artificialisée et certains secteurs ont été évités dans le choix des différents tracés proposés. Il n'en demeure pas moins que la principale source du vallon va être impactée malgré les mesures envisagées (captation source - déplacement du lit du ruisseau). Ceci m'amènera à émettre une réserve pour garantir sa pérennité.

Pour la préservation des espaces naturels, des mesures de compensation conséquentes sont envisagées avec l'objectif de faire reconnaître ces parcelles de substitution comme aires protégées avec mise en application de l'outil foncier ORE (Obligations Réelles Environnementales) pour les garantir. Je note d'autre part, de manière très positive pour le projet, la création d'un comité de suivi des mesures environnementales et qui, au vu de sa composition (OFB, DDT, ADASEA, CEN), sera à même de corriger ou d'améliorer les mesures mises en place et de les rendre pérennes.

Ces choix et propositions avancés notamment pour l'accompagnement et le suivi me permettent de considérer ces solutions comme suffisantes et acceptables pour le projet.

• L'agriculture : Les terres agricoles essentiellement impactées par le projet se situent à l'ouest sur la commune de Villesèque pour une faible superficie et les compensations financières envisagées me semblent adaptées à la situation. De même le déboisement prévu (bois de valeur économique modeste) sur la section concernée, ne représente pas une surface très significative au regard de l'étendue du massif forestier du département et la compensation financière associée me permettent de considérer ce projet comme acceptable même s'il y aura une perte de puits de carbone sur la surface impactée en raison du défrichement mais qui restera minime.

• Le passage souterrain sous la nouvelle voie routière : Question non évoquée dans le dossier d'enquête mais formulée par les observations des habitants du hameau du Cluzel concernés par ce passage et soumise au département dans le cadre du procès-verbal. Je prends acte de la décision du département de satisfaire à la demande des agriculteurs pour accéder aux terres cultivables en réalisant un ouvrage correctement dimensionné.

• Les nuisances sonores : Ce thème apparaît fort logiquement pour les habitants riverains de la voie routière et je note avec intérêt que les préoccupations formulées trouvent une réponse favorable de la part du conseil départemental qui propose de traiter le problème à la source dans le but de respecter les normes réglementaires en matière acoustique.

☞ L'étude d'impact (non obligatoire) a montré le souci des concepteurs du projet de respecter l'environnement, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation. Des améliorations et des compléments ont été apportés dans le cadre des mesures mises en place, particulièrement avec des mesures de compensation conséquentes et la mise en place de mesures de suivi incluant les différents partenaires liés aux enjeux environnementaux (CEN, OFB, ...) De plus l'étude de ces mesures de suivi permettra d'adapter ou de convenir d'actions correctives pour améliorer la situation si nécessaire garantissant une orientation de moindre impact dans la continuité.

☞ J'en conclus que les enjeux environnementaux seront bien réduits et parfois négligeables sous réserve de la stricte application des mesures compensatoires énoncées en ayant bien conscience que le bénéfice apporté par l'amélioration de l'enjeu sécuritaire est bien supérieur aux impacts résiduels du projet dans sa phase d'exploitation.

● **Sur les aspects sécuritaires :**

La grande majorité des contributions évoquent le caractère d'insécurité de cette portion de route et souhaitent une amélioration des conditions de circulation sur cet axe sans autre questionnement. Je suis bien conscient de cette nécessité, d'autant que certaines discussions orales m'ont bien confirmé que la réalité des chiffres du dossier ne fait apparaître que les accidents dument répertoriés, sachant que bien d'autres ont eu lieu sans être comptabilisés en raison de leur caractère léger.

Pour les observations nécessitant des réponses, le porteur de projet a clairement répondu de manière individuelle en apportant les précisions nécessaires que ce soit sur le choix du tracé ou sur la sécurisation pendant les travaux en précisant l'organisation prévue.

● **Sur le mémoire réponse :**

Lors de la remise du PV de synthèse au maître d'ouvrage et suite aux réponses qu'il a formulées aux observations en fonction des thèmes abordés, j'ai pu constater sa volonté et son désir d'assurer l'aboutissement du projet en respectant les préconisations demandées, permettant de réduire ou compenser les effets des nuisances que ce projet pourrait engendrer, dans le respect de la réglementation.

Cela se traduit par le choix, que je trouve largement positif, de réétudier une alternative consistant de traiter le bruit à la source et de proposer une solution pour la traversée souterraine de la nouvelle voie routière en réponse à certaines observations.

Concernant les questions du CE, le maître d'ouvrage a pris en compte les interrogations que j'ai pu émettre avec des réponses apportant les éclaircissements nécessaires et suffisants.

4.2 - Bilan général :

Sous forme de questions réponses, points positifs et négatifs

☞ Le projet répond-il à l'objectif "*améliorer la sécurité et le confort des usagers*" que s'est fixé le MO ? oui en réduisant le caractère accidentogène du tronçon et dans des délais raisonnables si le planning de réalisation des travaux figurant dans le dossier est tenu.

☞ Atteinte à la biodiversité ? oui , mais je l'estime peu significative, l'essentiel des zones les plus sensibles sont évitées et les mesures de réduction ou de compensation des impacts résiduels sont adaptées et largement proportionnées, sous réserve de la bonne mise en œuvre des engagements pris dans le dossier initial.

☞ Atteinte au paysage ? oui, essentiellement sur la partie ouest du tronçon mais avec des mesures ponctuelles de correction qui seront mises en place et très peu d'habitations sont concernées.

☞ Les risques de pollution ou de nuisances ? Le dossier complémentaire fourni dans le mémoire réponse à la MRAe et les résultats qui y sont contenus permettent de noter que les émissions de GES seront certes liées à l'augmentation du trafic, mais dans des proportions difficiles à évaluer en raison de la méconnaissance de l'évolution réelle du futur trafic, mais aussi aux efforts consentis par l'industrie automobile en matière de baisse de la consommation énergétique des véhicules et de la part prise par "l'électrique". Les risques de pollution existent oui, mais pas plus que pour tout autre axe structurant reliant plusieurs bassins d'emploi avec un trafic poids lourds en augmentation.

☞ Les nuisances sonores ne concernent qu'une seule habitation ? oui, si l'on s'en tient aux résultats des études acoustiques. Non, si je considère l'ambiance sonore globale, même si les seuils réglementaires ne sont pas dépassés mais proches des limites. Je pense qu'il est nécessaire de traiter le problème à la source, c'est-à-dire en adoptant des solutions en bordure de voirie permettant de réduire l'ambiance sonore sur l'ensemble du hameau, ce que propose le porteur de projet dans son mémoire réponse contribuant ainsi à la recherche de solutions constructives pour réduire ces nuisances.

Les points positifs du projet (+) :

- + Il apporte une solution plus sécuritaire aux risques d'accidents, liés aux conditions hivernales (meilleure exposition versant sud dans sa partie haute),
- + L'élargissement de la voie et son nouveau profil apporteront une sécurité supérieure à ce qu'elle est actuellement (croisement de poids lourds, vitesse en respect de la limitation),
- + Il apporte une fluidité et une unité nécessaire sur la continuité du tracé suite aux précédents aménagements,
- + Les mesures d'évitement et de réduction sur le plan environnemental rendent ses impacts résiduels modérés,
- + Les importantes mesures de compensation envisagées permettront d'atteindre un impact majoritairement non significatif **sous réserve de leur stricte application** ;
- + La création d'un comité de suivi permettant d'adapter et corriger les éventuels manquements des mesures compensatoires ;
- + Les risques de pollution et nuisances générales resteront modérés ;
- + Il est approuvé par l'ensemble des acteurs élus du territoire, comme il est approuvé par une large majorité des contributeurs,
- + La prise en compte par le porteur de projet des requêtes des habitants du Cluzel,
 - Sur les nuisances sonores,
 - Sur la traversée souterraine de la nouvelle route pour le passage des agriculteurs,

Les points négatifs (-) :

- Projet consommateur de terres agricoles mais qui reste finalement acceptable au regard des objectifs et des compensations proposées,
- Le projet est destructeur de la qualité paysagère d'une vallée avec de nombreux déblais et remblais,
- Il y aura des pertes de puits de carbone avec le défrichement même s'il est minime,
- Un projet de cette importance ne sera pas sans impact sur la biodiversité même si les milieux les plus sensibles sont évités,
- Les nuisances sonores resteront un impact résiduel mais à un niveau supportable et inférieur aux normes réglementaires en la matière après mise en place des solutions proposées par le porteur de projet.
- Le marquage au sol de la bande cyclable qui n'est pas envisagé et qui fera l'objet d'une recommandation de ma part ;

▲ En conclusion, je considère que les avantages induits par le projet, ne serait-ce qu'au niveau sécuritaire, présentent un intérêt général largement positif pour déclarer le projet d'utilité publique.

L'attente du public pour cette rectification est telle qu'il ne comprendrait pas que ce projet ne soit pas "mis en route" étant donné les travaux déjà réalisés ou en cours d'engagement sur l'ensemble de l'itinéraire. Je partage cette vision d'autant que l'avis qui m'est demandé porte principalement sur mon appréciation des impacts sur l'environnement et sur les solutions proposées par le conseil départemental

pour en réduire le plus possible les conséquences négatives par des mesures d'évitement, de réduction, de compensations, d'accompagnement et de suivi et que ces mesures me semblent convenables et adaptées au projet, particulièrement pour les mesures de compensation généreusement évaluées et par la mise en place d'un comité de suivi.

Néanmoins j'émettrai une réserve au niveau de la source du Bartassec pour garantir sa pérennité et une réserve pour garantir la réalisation de mesures acoustiques destinées à vérifier l'efficacité de la solution proposée par le département pour amoindrir les nuisances sonores en phase d'exploitation afin de s'assurer que les seuils réglementaires en matière acoustique soient bien respectés.

4.3 - Avis sur la DUP

Le CE considère que :

- le projet est compatible avec les documents supérieurs;
 - le dossier d'enquête est conforme aux dispositions en vigueur et a permis l'information du public, même si le dossier était volumineux et certaines parties difficilement accessibles à un public non averti ;
 - la publicité par voie de presse, par voie d'affichage, sur internet était conforme, aussi bien dans les mairies que sur site ;
 - l'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et que les articles de l'arrêté ayant organisé l'enquête ont été respectés ;
 - le public a pu s'exprimer librement au cours des 33 jours de l'enquête, rencontrer le CE aux cours des six permanences organisées, faire connaître ses observations soit sur les registres déposés dans les trois mairies, soit par courrier postal, soit par courrier électronique, soit sur le registre numérique ;
 - la participation du public peut être considérée comme satisfaisante au regard du nombre de vues sur le site internet de l'enquête et du nombre de contributions ;
 - les réponses du MO dans son mémoire apportent les précisions nécessaires **et proposent des solutions constructives ou aménagements complémentaires** aux observations argumentées du public concernant la protection du milieu humain (nuisances sonores, passage sous la nouvelle voie, mobilités douces, biodiversité) et valorisent tout l'intérêt de cette enquête publique ;
 - la réalisation du projet va répondre à l'**objectif prioritaire** de faire baisser l'accidentologie sur cette portion de la route départementale ;
 - les mesures d'accompagnement sur le plan environnemental rendent ses impacts résiduels modérés, et correctement compensés ;
 - il est approuvé par l'ensemble des élus lotois de la zone du projet (Conseillers Départementaux, Représentants des Communauté de Communes et des Mairies), et une grande majorité des contributeurs qui se sont exprimés à l'enquête publique ;
- ◆Après avoir analysé et exploité l'ensemble des observations émises ;
 - ◆Après avoir remis le 19 mars 2024, au maître d'ouvrage, un procès-verbal de synthèse des observations du public et pris connaissance des précisions et réponses apportées dans son mémoire remis au CE le 28 mars 2024 ;
 - ◆Après avoir établi un rapport détaillé sur le projet et sur le déroulement de l'enquête ;
 - ◆Après avoir procédé à une analyse détaillée des thèmes abordés lors de l'enquête et réalisé un bilan du projet visant à mesurer la nécessité et l'utilité, l'intérêt économique, l'impact sur l'environnement du projet ;
 - ◆Après avoir débattu des aspects positifs du projet et de ses insuffisances et faiblesses détaillées dans les conclusions ci-dessus ;

J'estime que les points positifs l'emportent largement sur les points négatifs dont certains seront atténués ou supprimés après mise en œuvre des propositions du maître d'ouvrage.

Je considère que les impacts générés par la rectification de la côte du Cluzel sur le territoire des communes de Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels et Villesèque sont raisonnables et acceptables sous réserve que les mesures d'accompagnement prévues atteignent bien les objectifs qui leur sont assignées.

Il va de soi que, **dans mon avis**, je considère **comme acquises les mesures d'accompagnement** et les adaptations proposées par le département dans son mémoire réponse à mon procès-verbal, notamment sur :

- le doublement de l'ouvrage hydraulique OH2 par un ouvrage de type dalot,
- la proposition de traiter le bruit à la source en étudiant l'implantation d'un équipement anti bruit en bordure de la voie routière pour que les normes acoustiques soient respectées, sachant que leur prises en compte n'engendrera pas de modifications substantielles du projet.

Compte tenu des conclusions précédentes et des analyses de mon rapport (1^{ère} partie),
J'émet un **AVIS FAVORABLE** à la demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) concernant l'opération de rectification de la côte du Cluzel et comprenant l'autorisation environnementale :

- autorisation au titre de la police de l'eau,
- autorisation de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés,
- autorisation de défrichement,

Assorti de **deux réserves** et de **trois recommandations**

Réserve 1 : Sous réserve que les mesures édictées pour la préservation de la source et la protection du ruisseau du Bartassec soient totalement prises en compte (voir mémoire réponse à l'avis de la MRAe) avec la mise en place d'un comité de suivi, comme le propose le porteur de projet lui-même, permettant un accompagnement technique de l'OFB, comme préconisé par la MRAe et le CNPN afin de garantir le moindre impact possible sur la ressource en eau.

Réserve 2 : Sous réserve que des mesures acoustiques soient réalisées en début de la phase d'exploitation de la nouvelle section de route pour vérifier que les seuils réglementaires ne soient pas dépassés et que, si tel n'était pas le cas, des mesures complémentaires de protection soient envisagées pour garantir le respect des normes en vigueur.

Recommandation n°1 :

- Recommande au porteur de projet de soumettre, aux autorités communautaires du Grand Cahors et de la Vallée du Lot et du Vignoble, compétentes en la matière, la matérialisation d'un arrêt de bus avec une surface de stationnement enherbée (ou pas) pour quelques véhicules au carrefour de la RD 67 dans le but de favoriser le covoiturage et de participer à la réduction des GES.

Recommandation n°2 :

- Recommande de faire à minima un marquage au sol de simple repérage pour bien faire apparaître la bande cyclable et pour améliorer les conditions de sécurité pour tous les utilisateurs cyclistes et offrir un meilleur partage de la voie routière.

Recommandation n°3 :

- Bien que n'étant pas compris dans le cadre de cette enquête, le CE recommande simplement au porteur de projet de prévoir un traitement du revêtement de la partie cyclable de même nature sur la première section déjà aménagée afin d'assurer une cohérence entre le Cluzel et Cahors et en permettre une utilisation plus sécuritaire sur l'ensemble du trajet et susciter l'intérêt d'utiliser les mobilités douces sur cette route pour tous les usagers.

Fait à Gourdon, le 15 avril 2024
Guy CARLES
Commissaire Enquêteur



Membre de :



Enquête publique unique

**préalable à la déclaration d'utilité publique du
projet d'aménagement de la RD 653 sur les
comunes de Labastide-Marnhac, Trespoux-
Rassiels et Villesèque et sur la mise en
compatibilité de leurs documents
d'urbanisme**

12 février 2024 – 15 mars 2024

**Conclusions motivées et avis
sur la mise en compatibilité des documents
d'urbanisme**

Commissaire enquêteur désigné par le Tribunal administratif de Toulouse : Guy Carles

1 - Contexte de l'enquête

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) relative au projet d'aménagement routier de la RD 653 (côte du Cluzel) sur les communes de Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels et Villesèque.

Le commissaire enquêteur a été désigné par décision du 1^{er} décembre 2023 de la Présidente du Tribunal Administratif de Toulouse.

Cette enquête, qui s'est déroulée du 12 février 2024 au 15 mars 2024 inclus, était prescrite par l'arrêté préfectoral en date du 19 janvier 2024.

Elle a comme objectif de créer, pour le projet d'aménagement routier, un emplacement réservé sur chacune des 3 communes qui englobe l'emprise du projet de modification. En effet cette RD 653 a la particularité de servir de limite communale sur sa partie est entre Labastide-Marnhac et Trespoux-Rassiels et ensuite de s'inter croiser avec le projet de tracé sur les communes de Labastide-Marnhac et Villesèque.

Le rappel des textes réglementaires concernant la mise en compatibilité d'un PLU est présent dans chacun des dossiers des 3 communes concernées et indique que lorsque les dispositions des documents d'urbanisme ne permettent pas la réalisation d'une opération d'utilité publique, elles doivent être revues afin d'être mises en compatibilité avec l'opération, conformément aux articles L 123-14 à L 123-14-2 du Code de l'Urbanisme.

Chacun des dossiers comprend les différentes parties nécessaires :

- présentation du projet soumis à enquête,
- analyse de la compatibilité au regard des dispositions réglementaires applicables,
- les articles du règlement,
- la liste des emplacements réservés avant et après mise en compatibilité,
- les extraits de documents graphiques,

Le projet consiste en un élargissement de la voirie en place (côté est) et la création d'une voirie nouvelle (côté ouest) sur un linéaire de 3,4 km.

Labastide-Marnhac : La commune de Labastide-Marnhac est couverte par un PLU approuvé par le conseil municipal le 11 janvier 2007 et modifié le 16 juillet 2013. Il a été mis à jour à plusieurs reprises dont la dernière le 08/11/2018.

Le projet ayant évolué il est nécessaire de modifier le contour de l'emplacement réservé.

Emplacement réservé : **ER16** sur les documents d'urbanisme du PLU,

La mise en compatibilité entraînera une réduction importante de cet **emplacement réservé** qui passera de 20,05 ha à **2,75 ha**. Le règlement sera complété en conséquence. Pour cette commune, la mise en compatibilité modifiera le tableau des emplacements réservés (extrait ci-dessous du dossier d'enquête)

	Zonage du PLU
	Emplacement réservé et son numéro
	Élément classé au titre de l'article L123-1-5°7' du Code de l'Urbanisme
	Secteur soumis au Plan de Prévention du Risque Inondation
	Limite communale



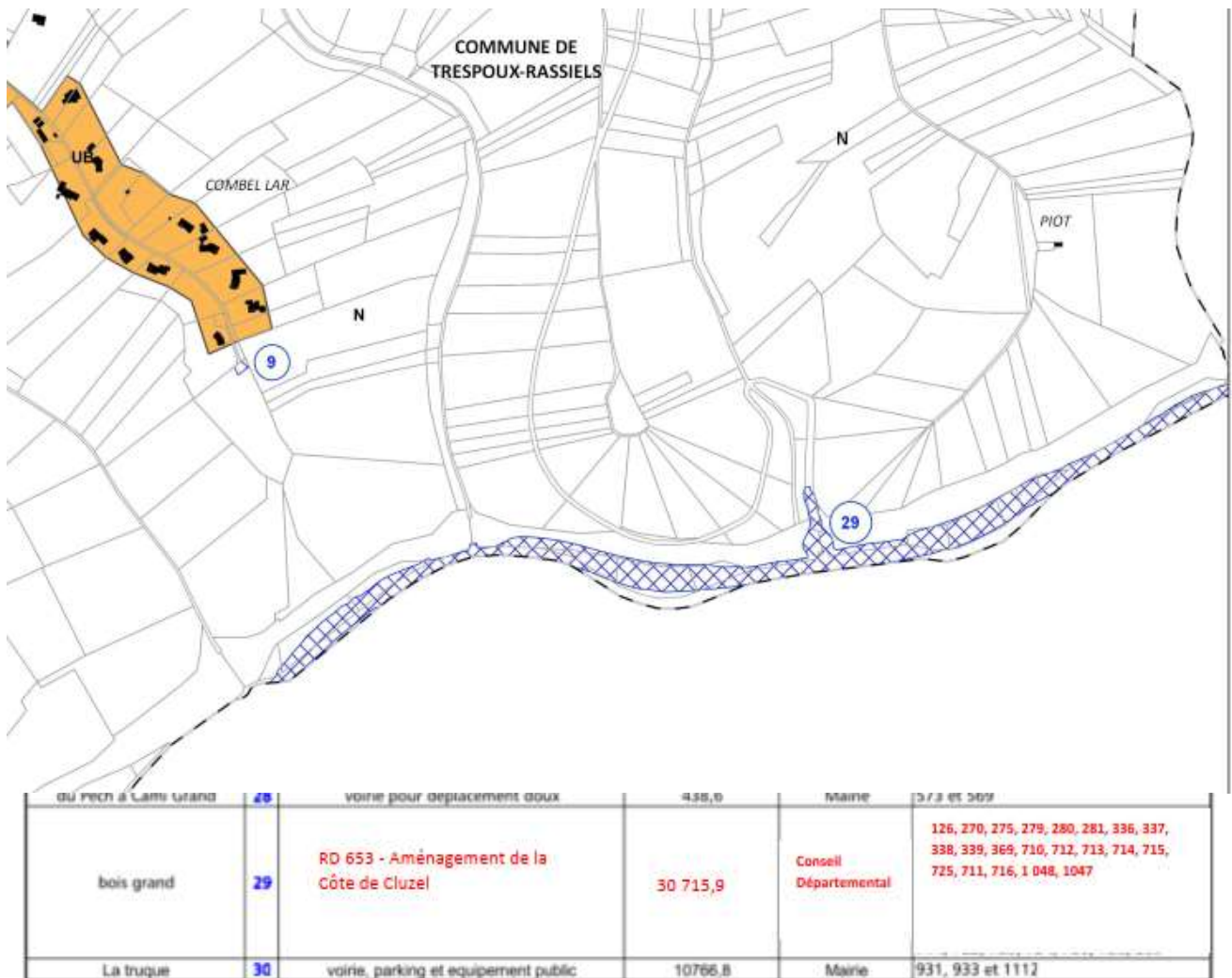
VOIE				Parcelles n° : 270, 271, 272, 273
16	RD653 – Aménagement de la Côte de Cluzel	Conseil Départemental du Lot	2,75 ha	Section n° : F1 - Parcelles n° : 143, 123, 171, 170, 145, 144, 142, 141, 138, 137, 134, 133, 132, 131, 130, 129, 126, 125, 124, 122, 120, 119, 118, 117, 116, 115, 83, 82, 80, 79, 58, 57, 56, 55, 54, 51, 48, 47, 46, 45, 36, 35, 14, 1 Section n° : F2 - Parcelles n° : 464, 1242
17	Elargissement d'un ensemble de voie	Commune	3 740 m ²	Section n°B1- Parcelles n° : 3, 4, 5, 6, 7, 8, 28b Section n°B4 - Parcelles n° : 530, 531, 944, 946, 982, 988, 1010, 619a, 835, 836, 794, 880, 543, 994, 993, 925

Trespoux-Rassiels : La commune de Trespoux-Rassiels est couverte par un PLU approuvé par le conseil municipal le 24 janvier 2012 et a été mis à jour à plusieurs reprises, le 3 février 2015, le 3 mai 2018 et le 20 août 2019.

Le projet ayant évolué il est nécessaire de modifier le contour de l'emplacement réservé.

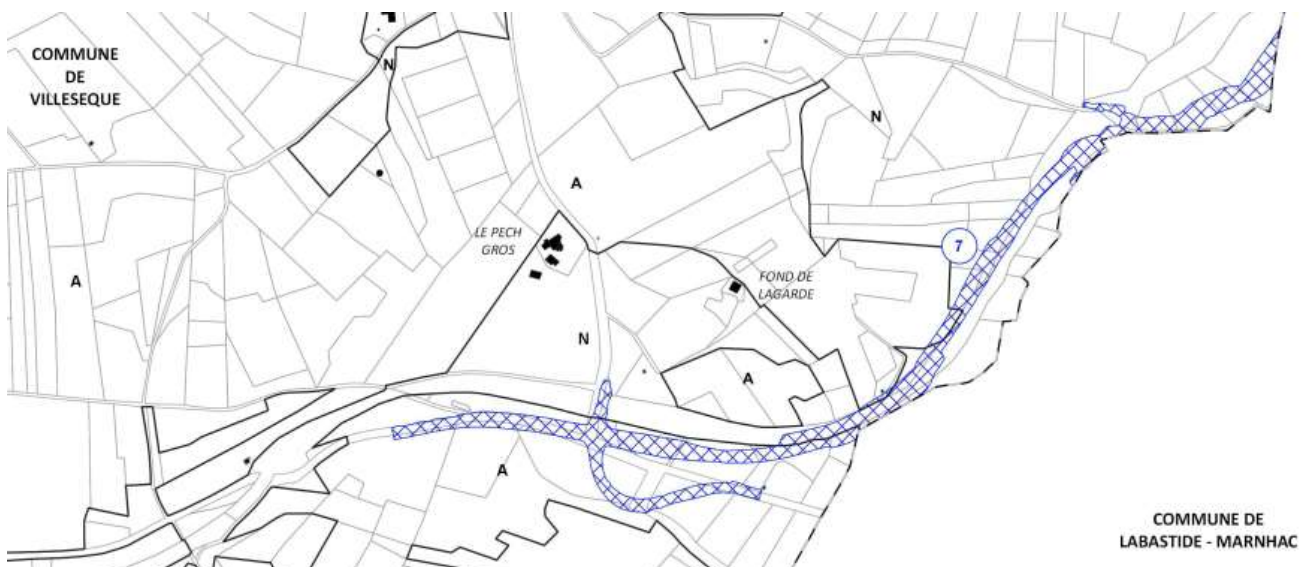
Emplacement **ER29** sur les documents d'urbanisme du PLU,

La mise en compatibilité entraînera une réduction importante de cet **emplacement réservé** qui passera de 14,6 ha à **3,07 ha**. Le règlement sera complété en conséquence. Pour cette commune, la mise en compatibilité modifiera le tableau des emplacements réservés (extrait ci-dessous)



Villesèque : La commune de Villesèque est couverte par un PLU approuvé par le conseil municipal le 28 avril 2009 et a été mis à jour le 9 mars 2017.

Aucun emplacement réservé n'est prévu actuellement pour l'aménagement de la côte du Cluzel. La mise en compatibilité porte sur la création d'un **emplacement réservé** (ER n°7) au bénéfice du projet qui couvrira une surface de **39058 m²**.



N° ER6	N° parcelles	Destination ER
6 - Au bénéfice de la commune	929, 904, 905	Aménagement espace public

N°ER7	N° parcelles	Destination ER	Surface
7-Au bénéfice du Conseil Départemental	194, 233, 235, 195, 234, 349, 518, 116, 115, 505, 137, 138, 136, 135, 134, 93, 95, 97, 103, 506, 120, 84, 85, 86, 139, 62, 114, 113, 111, 112, 105, 92, 82, 87, 79, 83	RD 653 - Aménagement de la Côte de Cluzel	39 058 m ²

Remarque importante :

★ Dans un courrier du 10 octobre 2023 (courrier présent dans le dossier d'enquête) le Président du Département indique aux service de la Préfecture concerné qu'il n'apparaît plus nécessaire de mettre en compatibilité les PLU des communes de Labastide-Marnhac, de Trespoux-Rassiels et de Villesèque étant donné que les enquêtes publiques des deux PLUi intéressés par le projet ont eu lieu ou sont en cours.

Commentaire CE : En effet après vérification, le PLUi de Cahors Agglo auquel appartient les communes de Labastide-Marnhac et Trespoux-Rassiels sera vraisemblablement validé par son Conseil communautaire lors de sa prochaine réunion le 11 mars 2024 ; le PLUi de la communauté de Communes de la Vallée du Lot et du Vignoble à laquelle appartient la commune de Villesèque sera vraisemblablement validé par son conseil Communautaire dans le courant du mois d'avril 2024.

Les emplacements réservés concernés par la modification des PLU ayant été intégré aux deux PLUi, il n'est plus nécessaire de réaliser la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 3 communes concernées, le PLUi étant un document d'ordre supérieur s'imposant à l'ensemble des communes le composant, le PLU de chacune des communes devient obsolète. Ceci entraîne pour le CE qu'il n'est plus dans l'obligation d'établir des conclusions et un avis sur la mise en compatibilité des PLU des communes de Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels et Villesèque.

Ceci dit et par mesure de précaution, en raison des dates de validation des PLUi postérieures aux dates de l'enquête publique, le CE établira malgré tout ses conclusions et émettra son avis pour rester dans le cadre complet de sa lettre de mission fixée par le Tribunal Administratif.

2 - Commentaires ou observations émis lors de l'enquête publique au sujet de la MECDU

Malgré une bonne participation du public lors de l'enquête, aucun commentaire n'a été directement émis au sujet des projets MECDU.

Les quelques particuliers qui ont fait des demandes orales et ponctuelles concernant leurs parcelles n'influencent en rien le tracé prévu pour les emplacements réservés.

Les conseils municipaux des trois communes sont favorables à cette modification car il s'agit d'une réduction importante de l'emprise des emplacements réservés précédemment envisagés sauf pour Villesèque où il s'agit d'une mise en place d'un emplacement réservé inexistant à l'origine.

J'ai d'ailleurs vérifié que la prise en compte de cet emplacement réservé soit bien effective dans le rapport d'enquête du PLUi concernant cette communauté de communes.

3 - Conclusions motivées et avis

- Pas de points sensibles soulevés au cours de l'enquête,
- Carrefour de Saint-Rémy optimisé avec voie centrale et tourne à gauche dans les deux sens,
- Carrefour de la Gentillade amélioré,
- Carrefour vers le Cluzel supprimé,
- Optimisation carrefour RD67 vers Villesèque et le Cluzel,

Ces éléments répondent aux demandes exprimées par les communes et leurs habitants.

En conclusion, après examen détaillé des dossiers MECDU, sans aucune observation formulée par les élus et le public, je retiens les points suivants pour motiver mon avis :

- ◆ PLU / PLUi : L'emprise générale prévue sur les trois documents d'urbanisme est adaptée aux besoins du projet car réajustée et largement réduite après définition plus précise du tracé,
- ◆ ce tracé relève d'un choix réfléchi qui s'appuie sur une analyse multicritères déjà abordée dans le rapport d'enquête,
- ◆ le carrefour en croix de la RD 67 avec voie centrale de tourne à gauche dans les deux sens (La Pélissière et le Cluzel), et qui entraînera la suppression du carrefour actuel vers le Cluzel très dangereux,
- ◆ L'amélioration sécuritaire du carrefour de Saint-Rémy et Trespoux,
- ◆ L'amélioration sécuritaire du carrefour de la Gentillade en direction du Bournaguët,

A l'issue de ce bilan, le CE émet un **avis favorable** à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet à savoir :

- Labastide-Marnhac,
- Trespoux-Rassiels,
- Villesèque.

dans l'attente des délibérations actées validant les PLUi des Communauté de Communes de Cahors Agglo et de Vallée du Lot et du Vignoble, documents d'ordre supérieur qui se substitueront aux PLU en cours.

Fait à Gourdon, le 15 avril 2024
Guy CARLES
Commissaire Enquêteur



Membre de :



