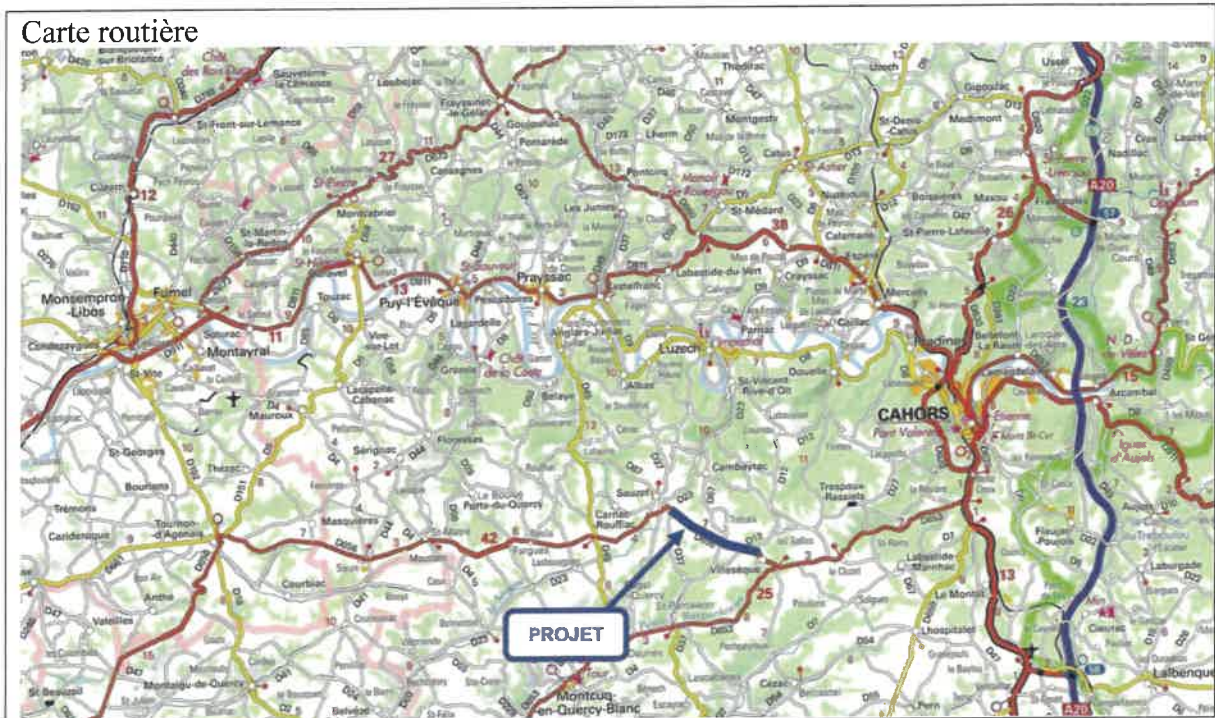


## Département du Lot

**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE** du 14 octobre 2024 au 14 novembre 2024 inclus relative à la demande du Conseil Départemental du Lot pour l'aménagement de sécurité du tronçon routier Villesèque/Sauzet sur une portion de la route départementale (RD) 656 en vue d'obtenir

- la déclaration d'utilité publique de l'opération sur le territoire de ces deux communes
- la détermination des parcelles à déclarer cessibles



## CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

**Bertrand COCQ**

Le commissaire-enquêteur tient à remercier :

- La DDT pour son apport et son soutien à la présente enquête publique
- L'équipe du maître d'ouvrage pour sa disponibilité avant, pendant et après l'enquête
- Les deux communes concernées pour l'accueil de qualité au cours de l'enquête et leurs secrétariats respectifs
- Les citoyens pour leurs contributions et leur participation à l'enquête.

### **Déroulement de l'enquête publique :**

L'enquête publique s'est déroulée conformément aux dispositions prévues par la loi et l'arrêté préfectoral.

Les relations ont été bonnes avec les partenaires associés à l'enquête

La participation du public a été modérée (12 participations) mais il faut noter la pétition signée de 51 habitants de Villesèque portée à l'attention du commissaire-enquêteur.

C'est un projet qui souffre encore, manifestement, malgré des réunions, d'une suspicion de « passage en force », de mise devant le « fait accompli » à l'encontre du Département portée par des citoyens et des élus. Cette **pesanteur** a été présente tout au long de l'enquête publique.

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

- Le caractère sécuritaire de ce projet (incluant son coût) ;
- Les travaux prévus au niveau du carrefour classé le plus accidentogène du tronçon ;
- Les impacts écologiques ;
- La prise en compte des mobilités douces.

Paradoxalement, alors que la préparation de l'enquête mettait en avant de manière évidente des résistances au niveau des concessions parcellaires, ce sujet n'a pas été abordé tout au long de l'enquête, ni dans les entretiens directs, ni dans les contributions écrites.

### **Mairies de Sauzet et de Villesèque**



## CONCLUSIONS

**L'axe Cahors-Lot-et-Garonne est un axe économique majeur**, il est représenté principalement aujourd'hui **par la RD 811** qui traverse de nombreux bourgs en suivant la vallée du Lot.

Il est envisagé de proposer un **délestage de cet axe**, par la RD 653 et la RD 656 pour se rendre vers Villeneuve-sur-Lot et Agen.

Ce délestage peut également servir d'itinéraire de **substitution à l'autoroute A20 pour rejoindre l'autoroute A62** en cas de fermeture de celui-ci.

Cet itinéraire a fait l'objet d'un **programme d'aménagement composé de plusieurs opérations « au cas par cas »**.

Certaines opérations ont déjà été réalisées.

Cette enquête publique unique est relative à la demande du Conseil Départemental du Lot pour l'aménagement de sécurité du **tronçon routier Villesèque/Sauzet sur une portion de la route départementale RD656** (plan en première page) en vue d'obtenir

- la déclaration d'utilité publique de l'opération sur le territoire des deux communes de Villesèque et de Sauzet
- la détermination des parcelles à déclarer cessibles

Sur ce tronçon de 4500m de la RD656, l'objectif est **d'améliorer les conditions de circulation, de sécurité et de confort pour toutes les formes de mobilité active y compris les mobilités douces (piétons, cyclistes)**.

Le parcours dans les deux sens de ce tronçon par le commissaire-enquêteur, avant enquête publique, entraîne de prime abord une impression favorable :

- Route plutôt rectiligne
- Route dégagée et visibilité est très bonne

De fait, cette impression interroge la **nécessité du projet** (certains contributeurs relaient d'ailleurs cette affirmation en la mettant en relation avec le coût de l'opération : 6 800 000€).

Dans un 2<sup>nd</sup> temps, il faut réviser cette première impression à la lecture du dossier soumis à l'enquête et suite aux entretiens avec les services du maître d'ouvrage, le Conseil départemental du Lot. En effet il en ressort :

1. Qu'une opération « au cas par cas » suppose une « **homogénéité continue** » **sur tout le délestage**. Ce tronçon s'inscrit dans la même logique d'approche que les tronçons déjà réalisés et respecte les mêmes principes d'aménagement :
  - La mise en conformité avec une route de catégorie R80
  - Le recalibrage de la chaussée
  - La création d'accotements
  - La sécurisation des carrefours
2. Qu'une zone accidentogène a été repérée et doit trouver une solution à l'occasion des travaux.

Le projet consiste en un/une

1. Recalibrage de la route de 5,50m à 6,50m
2. Création d'une chaussée résistante au gel et prenant en compte le trafic et son évolution
3. Création d'un accotement sur une largeur de 2,75m
4. Création d'une bande multifonctionnelle pour les mobilités douces (2m de bande dérasée avec un enrobé plus clair que la chaussée afin de bien la différencier)
5. Création de carrefours avec voie secondaire la plus perpendiculaire possible à la voie principale et visibilité assurée
6. Interdiction d'accès d'une voie communale et d'un chemin rural sur la voie principale

**Le projet est donc cohérent.**

Il répond sur l'ensemble des travaux à des normes et à des réglementations issues :

1. des guides de conception routière en vigueur (Aménagement des Routes Principales, Aménagement des Carrefours Interurbains,...). Ces guides font office de normes routières et classent la RD656 dans la catégorie R80 (détails dans le rapport)
2. de l'application des lois FAURE (article 20 de la loi n°96-1236 du 30/12/1996) et LOM -loi d'orientation des mobilités- pour les aménagements cyclables
3. du Schéma de Cohérence Territoriale SCT), approuvé en 2018, et des objectifs du SRADDET arrêté en décembre 2019 concernant essentiellement la biodiversité en limitant les impacts par la démarche ERC (Eviter, Réduire et Compenser)

**La motivation du projet est appréciée par le commissaire-enquêteur comme un motif de sécurité publique.** Aucune réserve citoyenne ne s'est exprimée à l'encontre de celle-ci. Ceci engage forcément le sens de l'avis final :

1. **L'élargissement de la voie** apportera une sécurité supérieure à ce qu'elle est actuellement (croisement de poids lourds, sécurité des cyclistes et des piétons).

**Cependant** les conséquences d'un aménagement encore plus rectiligne qu'il ne l'est aujourd'hui qui va favoriser des **excès de vitesse** (déjà constatés à ce jour) et donc des risques d'accidents graves s'il n'est pas pris des mesures coercitives fortes (radars fixes et/ou pédagogiques). Cet élément subjectif va à l'encontre du souci d'amélioration des conditions de sécurité affichée par le Département.

**Néanmoins** ceci ne pourra pas être inscrit comme une RESERVE dans l'avis final du commissaire-enquêteur puisque les mesures coercitives à prendre ne dépendent pas de la décision du Département.

Seule une RECOMMANDATION appellera à saisir l'opportunité des futurs travaux pour remettre autour de la table, sous l'autorité de la Préfecture, l'ensemble des acteurs concernés, avec le soutien du Département (une réunion s'est déjà tenue en mairie de Villesèque avec la Préfecture. Sans suite).

2. **Les conditions de confort** (route large, rectiligne et dégagée) seront appréciées des usagers.

**Cependant** des contributeurs expriment leur crainte d'un accroissement de fait du trafic et en particulier du nombre de poids-lourds (rappel : ce délestage concerne aussi une possibilité de jonction de deux autoroutes).

Il faut d'ailleurs noter que l'un des objectifs affichés par le Département prête à interrogation : « **Absorber l'éventuelle croissance du trafic** sans dégrader les conditions de sécurité des riverains et des usagers tout en améliorant la fluidité ».

Le dossier technique du Département annonce la constance du nombre de véhicules (et de poids lourds) sur ce tronçon ces dernières années tout en indiquant **9,55% de poids lourds en 2016 et 13,44% en 2022**.

Cette contradiction est levée par la réponse du Département à la question du commissaire-enquêteur : depuis la mise en place, au début des années 2000, du fléchage du Lot et Garonne sur l'axe composé des RD653 et RD656 (plateau de Sauzet), **le trafic poids lourds sur cet itinéraire a fortement augmenté au départ pour rapidement se stabiliser ensuite**, comme en attestent les comptages permanents effectués sur la RD656, au niveau de Sauzet et de St Matré, le trafic poids lourds est depuis plusieurs années stabilisé à environ 1700/1800 véhicules/jour. Le Département s'appuie sur des graphiques annuels issus des comptages depuis 2017 (cf. rapport de l'enquête publique) pour affirmer que l'aménagement de la RD656 entre Villesèque et Sauzet aura donc un impact minime sur le trafic poids lourds déjà habitué à cet itinéraire.

Il est sans doute à regretter que ces graphiques aient été absents du dossier de l'enquête publique au lieu d'une affirmation mal étayée. Le public concerné par ce point y aurait gagné en quiétude.

La réponse ne peut faire l'objet d'une RESERVE puisque des éléments chiffrés précis ont été donnés en réponse. Cependant c'est un **point de vigilance** qui devra faire l'objet d'un suivi rigoureux après les travaux et sur un long terme.

**Malgré l'absence d'étude d'impact et de demande de dérogation à la protection des espèces les impacts du projet ne sont pas négligeables.**

- Ils concernent **la préservation des mares, des plans d'eau, de quelques habitats naturels et espèces patrimoniales, du cadre de vie et du paysage rural, des espaces agricoles et la sécurisation des carrefours routiers croisant la RD656.** (Détails dans le rapport).
- Ils concernent **la zone d'environ 500m repérée comme la plus accidentogène** : le Département a lancé une étude d'aménagement d'un carrefour qui a conclu à la proposition de 3 variantes, chacune étudiée à partir d'une grille de lecture multicritères (annexée au rapport du commissaire-enquêteur) qui a permis de décider du choix de la variante n°3 (la plus au nord)

Les **impacts issus de ce choix** sont notables. Il faut noter les opérations importantes de **déblaiement du relief** et de **remblai** totalement réutilisé sur le site (hauteurs fortes, volume de terrassement), les **acquisitions foncières** et la préservation d'une mare qui abrite une **espèce protégée** (le triton marbré).

**Cette option est contestée** par le Conseil municipal de la commune de Villesèque et par 51 pétitionnaires qui ont fait parvenir leur contribution au commissaire-enquêteur (incluant une variante n°4)

Il est sans doute là encore à regretter que les éléments intéressants apportés par les écologues du bureau d'études BKM chargés de la réponse du Département à la demande d'éléments complémentaires portée par la DREAL Occitanie (document de 78 pages très précis) n'aient pas fait l'objet d'**une synthèse intégrée au dossier**. Le public concerné par ce point y aurait gagné en éclairage.

Tous ces impacts engagent les responsabilités du maître d'ouvrage qui s'inscrit dans une **démarche ERC (Eviter, Réduire et Compenser) validée par la DREAL Occitanie**.

**Le Département s'est engagé à optimiser son projet de manière à ne pas impacter les mares** présentant un enjeu écologique. La mare abritant le triton marbré, espèce protégée, sera totalement préservée et protégée durant les travaux.

**Le Département s'est engagé à replanter**. Les essences choisies ont été sélectionnées à partir de la fiche « Quercy Blanc » du CAUE du Lot, qui décrit les végétations spécifiques, naturelles ou domestiques, exprimant l'identité des paysages du Département, « nés de la juxtaposition de terroirs géologiques contrastés, où les sociétés humaines ont exprimé siècles après siècles leurs empreintes ».

Il est prévu de **replanter le même linéaire de haies** que celui impacté par l'élargissement de la route. Les haies plantées seront des haies « hautes », sur 2 rangs en quinconce, positionnées en limite du futur domaine public (côté route).

**Le Département s'est engagé à rétablir les écoulements naturels** et prévoit des **mesures pour minimiser les risques de pollution** des eaux souterraines et superficielles : récupération des eaux dans des fossés de pied de talus dans les sections en déblai, rejets diffus dans les secteurs en remblai.

**La variante n°4** a fait l'objet d'une étude par le Département qui a conclu à sa non-recevabilité pour deux raisons :

1. S'appuyant pour l'ensemble du projet routier sur les guides de conception routière en vigueur qui font office de normes routières et qui classent la RD656 dans la catégorie R80, le Département respecte **des rayons minimums ainsi que des pentes longitudinales maximales pour assurer une sécurité maximale des usagers**. Or la variante n°4 ne répond pas à cette norme : afin de pouvoir se raccorder aux deux extrémités à la chaussée existante, il faudrait mettre en place un rayon en plan de 55 m alors que pour ce type d'infrastructure le rayon minimum est de 240 m. Le Département rappelle au passage que lors d'accidents graves sur une nouvelle

infrastructure, en cas de non-respect de ces guides et de ces normes, la responsabilité du Département du Lot pourrait être recherchée.

La notion de « rayon en plan » qui apparaît dans le dossier technique et dans la réponse du Département supposerait une explicitation « grand public ».

2. A partir du tracé proposé, si l'on dessine la chaussée de 6,50 m avec ses bandes multifonctionnelles, ses fossés et ses talus, la mare hébergeant **l'importante population (protégée) de tritons marbrés est détruite.**

Ces éléments, éclairés surtout par la contribution du bureau d'étude BKM, sont de nature à **conforter la démarche ERC du Département.** Celle-ci ne souffre pas de RESERVE puisqu'elle engage le maître d'ouvrage, le met devant ses responsabilités clairement affichées. Celle-ci fera l'objet cependant d'une RECOMMANDATION : **le suivi pendant et après les travaux, par un écologue, du bon déroulement des opérations et de ses conséquences sur les milieux impactés.** Une attention particulière sera portée sur la mare qui abrite les tritons marbrés : les importants travaux de déblaiement et de remblais imposent sa protection et une vigilance sur son niveau pour prévenir un risque d'assèchement (craint par les pétitionnaires).

#### **Pour résumer : motivation de l'avis (points forts, points de vigilance, points faibles)**

L'utilité publique de l'aménagement de ce tronçon de la RD656 est appréciée 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 est cohérent, normé et maîtrisé et prend en compte la sécurité de l'ensemble des usagers (véhicules, 2 roues etc.).

Les impacts générés par les aménagements de chaussée de la RD656 et par le réaménagement d'un carrefour accidentogène sur la commune de Villesèque sont également maîtrisés au regard des enjeux.

Des points de vigilance existent et seront notifiés sous forme de RECOMMANDATIONS à la suite de l'avis.

Le dossier soumis à l'enquête publique a souffert de ses lacunes. Certaines interrogations des citoyens auraient trouvé réponse si celui-ci avait été complété de quelques pièces qui n'auraient pas alourdi l'ensemble.

C'est un regret qui replace cependant l'enquête publique dans son essentialité : les contributions ont, de fait, permis de trouver une réponse, que chacun appréciera en toute liberté, et d'éclairer le citoyen.

## AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

- Considérant que la procédure d'enquête publique a été conforme aux dispositions de l'arrêté pris par Madame la Préfète du Lot en date du 29 février 2024
- Considérant le bon déroulement de l'enquête et les bonnes conditions d'accès du public à celle-ci ;
- Considérant la volonté du Département de répondre à un problème de sécurité publique de manière cohérente ;
- Considérant la prise en compte globale des enjeux du projet et en particulier les mesures d'accompagnement sur le plan environnemental dans une démarche ERC validée par la DREAL Occitanie
- Considérant que les renseignements fournis par le maître d'ouvrage (avant, pendant et après l'enquête publique) ont permis une parfaite appréhension du projet et une bonne prise en compte des contributions par le commissaire-enquêteur ;
- Considérant que le maître d'ouvrage a répondu à l'ensemble des questions et des préoccupations ;

**Le commissaire-enquêteur émet un AVIS FAVORABLE concernant la déclaration d'utilité publique de l'opération sur le territoire des deux communes de Villesèque et de Sauzet et la détermination des parcelles à déclarer cessibles proposées.**

Cet avis s'assortit des recommandations suivantes :

- Les **mesures d'accompagnement et de compensation** prévues devront être strictement appliquées. A défaut de comité de **suivi**, celles qui concernent les enjeux écologiques devront être supervisées **par un écologue** tout au long du chantier. **Le commissaire-enquêteur considère comme acquises les mesures proposées par le Département et validées par la DREAL Occitanie.**
- **Un comptage de la circulation post-travaux devra être sujet à beaucoup d'attention.**
- Même si elle ne s'adresse pas directement au maître d'ouvrage, celui-ci peut appuyer les démarches des communes auprès de la Préfecture pour la mise en place de mesures sans aucun doute nécessaires (voir vitales) pour **limiter la vitesse** sur un tronçon qui se prête déjà à des excès.

A Fajoles, le 14 décembre 2024

Le commissaire-enquêteur

Bertrand Cocq

