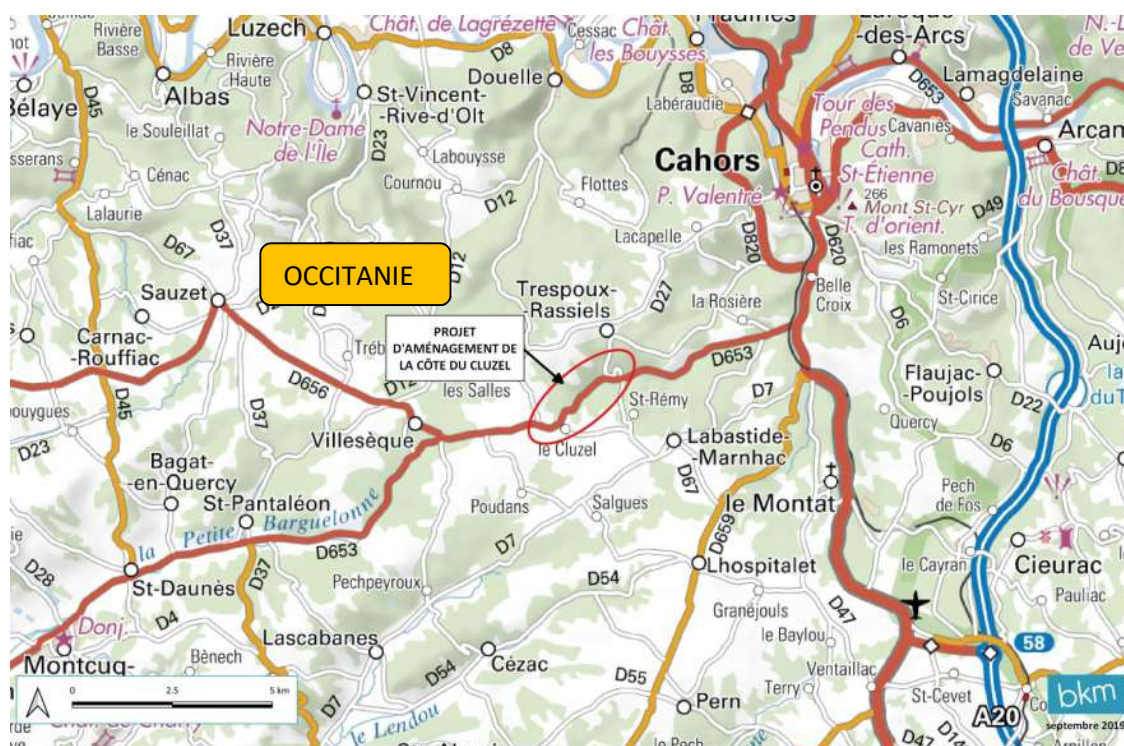


ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

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



Document n°1/2 : RAPPORT D'ENQUETE

Rapport transmis le 15 avril 2024

Le commissaire enquêteur

Guy CARLES

– Fiche d'identification et de synthèse de l'enquête

Date de désignation par le TA	Décision du 1 ^{er} décembre 2023
Identification du dossier par le TA	E 23000157 / 31
Commissaire enquêteur titulaire Commissaire enquêteur suppléant	Guy CARLES Martial STAMBOULI
Date de l'arrêté portant ouverture de l'enquête publique	19 janvier 2024
Auteur de l'arrêté Type d'enquête	Madame la Préfète du Lot Unique
Objet du dossier soumis à enquête unique	- Déclaration d'utilité Publique du projet de rectification de la côte du Cluzel sur le territoire des 3 communes de Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels et Villesèque et mise en compatibilité des documents d'urbanisme correspondants
Maître d'ouvrage	Conseil Départemental du Lot
Réalisation des études et du dossier d'enquête	BKM Environnement - HTV Hydrauliques – Venathec Ingenierie acoustique – Rural Concept
Date et durée de l'enquête	Du 12 février au 15 mars 2024 pour 33 jours consécutifs
Dossier d'enquête consultable	Un dossier papier dans chacune des trois mairies concernées : Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels, Villesèque Sur le site du register numérique Sur le site des services de l'état Sur le site du département (lien vers le site de l'état)
Permanences du CE	Mairie de Labastide-Marnhac : - lundi 12/2/2024 de 9h à 12h - vendredi 15/3/2024 de 13h à 16h Mairie de Trespoux-Rassiels : - samedi 17 février 2024 de 9h à 12h - mercredi 6 mars 2024 de 12h à 15h Mairie de Villesèque : - jeudi 22 février 2024 de 15h à 18h - mardi 12 mars 2024 de 10h à 13h
Publicité de l'enquête	Annonces dans les délais prévus par la réglementation - La Dépêche du Midi : 25 janvier et 15 février 2024 - La Vie Quercynoise : 25 janvier et 15 février 2024 Avis de l'enquête sur le site de la préfecture, et sur le site du registre numérique dédié à l'enquête Affichages dans les trois mairies et à proximité du projet de rectification (17 affiches au total)
Nombre d'observations écrites	49
Transmission du rapport d'enquête publique au TA et au MO	15 avril 2024
Réunion publique	le 7 février 2024 à Labastide-Marnhac (salle des fêtes)

Table des matières

– Fiche d'identification et de synthèse de l'enquête	2
1 - GENERALITES	6
1.1 - Cadre général du projet :.....	6
1.2 - Objet de l'enquête :	7
1.3 - Cadre juridique de l'enquête publique :	7
1.3.1 – Identification de l'autorité organisatrice de l'enquête publique	7
1.3.2 – Identification du responsable du projet.....	7
1.3.3 - Cadre législatif et réglementaire.....	7
1.4 - Présentation du projet :	8
1.4.1 – Analyse trafic et sécurité :	8
1.4.2 – Historique :	9
1.4.3 – Amélioration et finalisation du projet.....	9
1.4.4 - Comparaison des quatre alternatives à l'issue de cette étude : (p.55 à 65 dossier DUP)	10
1.4.5 - Caractéristiques du projet retenu :	12
1.4.6 – Les impacts prévisibles du projet retenu :.....	13
1.5 – Compatibilité avec les documents supérieurs :	14
1.6 - Composition du dossier :.....	16
1.6.1 – DUP	16
1.6.2 – Documents d'urbanisme	16
1.6.3 - Documents administratifs :	17
1.6.4- Appréciation sur la forme et le contenu du dossier destiné à l'enquête :.....	17
1.7 - Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique	18
1.7.1 – Les principaux enjeux environnementaux :.....	18
1.7.2 - Analyse des effets du projet et mesures en faveur de l'environnement :.....	18
1.8 – Dossier loi sur l'eau :	21
1.9 - Demande de dérogation aux mesures de protection de la faune sauvage	22
1.9.1 - Objet de la demande dérogation :	22
1.9.2 – Etat initial :.....	23
1.9.3 - Mesures d'évitement et de réduction :.....	24
1.9.4 - Mesures de compensation :	24
1.9.5 – Mesures d'accompagnement et de suivi :.....	24
1.9.6 - Coût des mesures en faveur des espèces protégées :	24
1.10 – Demande d'autorisation de défrichement :	27
2 – ORGANISATION DE L'ENQUETE	28
2.1 – Désignation du commissaire enquêteur :.....	28
2.2 – Préparation de l'enquête.....	28
2.2.1 – Visites réunions	28
2.2.2 – Organisation des permanences.....	29
2.2.3 – Organisation réunion publique :.....	29

2.2.4 - Arrêté d'ouverture d'enquête :	30
2.2.5 - Lieux de consultation du dossier et des registres d'enquête :	30
2.3 – Mesures de publicité :	31
3 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE :	33
3.1 – Les permanences :	33
3.2 – Les observations : nombre et modalités d'enregistrement	33
3.3 - Clôture de l'enquête :	35
3.4 – Procès-verbal	35
4 – AVIS DES PPA ET AUTRES :	36
4.1 – Avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP)	36
4.2 – Mémoire réponse du maître d'ouvrage au CNPN	36
4.3 – Avis de la MRAe	37
4.4 - Mémoire réponse à l'avis de la MRAe.....	38
4.5 - Avis des collectivités locales.....	39
4.5.1 - Avis de la Commune de Labastide-Marnhac :	39
4.5.2 - Avis de la Commune de Trespoux-Rassiels :	39
4.5.3 - Avis de la Commune de Villesèque :	39
4.5.4 - Avis de la Communauté de Communes de la Vallée du Lot et du Vignoble (CCVLV) :	39
4.5.5 - Avis de la Communauté d'Agglomération du Grand Cahors (CAGC) :	39
5 - ANALYSE DES OBSERVATIONS.....	39
5.1 – Thème sécurité :	40
5.2 – Thème développement économique :	43
5.3 – Thème mobilités douces :	44
5.4 – Thème milieu naturel :	46
5.4.1 - Les risques naturels :	46
5.4.2 - Les masses d'eau souterraines et superficielles :	47
5.4.3 - Les zones humides :	47
5.4.4 - Les habitats naturels et les espèces patrimoniales :	47
5.4.5 - Préservation du cadre de vie et du paysage rural :	49
5.4.6 - Agriculture :	50
5.5 – Thème milieu humain :	51
- Nuisances sonores :	51
5.6 – Thème urbanisme :	54
5.7 – Thème divers :	55
5.8 - Questions du commissaire enquêteur :	55
5.9 - Engagements pris à l'issue du PV de synthèse :	56

GLOSSAIRE

- ABF : Architecte des Bâtiments de France
- ADASEA : Association de Développement, d'Aménagement et de Services en Environnement et en Agriculture
- ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie
- AOP : Appellation d'Origine Protégée
- ARS : Agence Régionale de Santé
- CATZH : Cellule d'Assistance Technique aux Zones Humides
- CAUE : Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement
- CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
- CE : Commissaire Enquêteur
- CEN : Conservatoire d'Espaces Naturels
- CU : Certificat d'Urbanisme
- CNPN : Conseil National de la Protection de la Nature
- CODENAPS : COMmission DEpartementale de la NATure des Paysages et des Sites
- DDRM : Dossier Départemental des Risques Majeurs
- DDT : Direction Départementale des Territoires
- DICRIM : Dossier d'Information Communal sur les Risques
- DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles
- DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- DUP : Déclaration d'Utilité Publique
- ENS : Espace Naturel Sensible
- EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale
- ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
- IGP : Indication Géographique Protégée
- MH : Monument Historique
- MO : Maître d'Ouvrage
- OFB : Office Français de la Biodiversité
- ONEMA : Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques
- PCET : Plan Climat Energie Territorial
- PCS : Plan Communal de Sauvegarde
- PGRI : Plan de Gestion du Risque Inondation
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal
- PPAC : Personnes Publiques Associées et Consultées
- PPRI : Plan de Prévention des Risques Inondations
- PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques
- PNR : Parc Naturel Régional
- RE : Rapport d'Enquête
- RP : Rapport de Présentation
- RSD : Règlement Sanitaire Départemental
- SAFER : Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural
- SAGE : Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
- SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie
- SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
- TVB : Trame Verte et Bleue
- SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique
- ZAP : Zone Agricole Protégée
- ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique
- ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager

1 - GENERALITES

1.1 - Cadre général du projet :

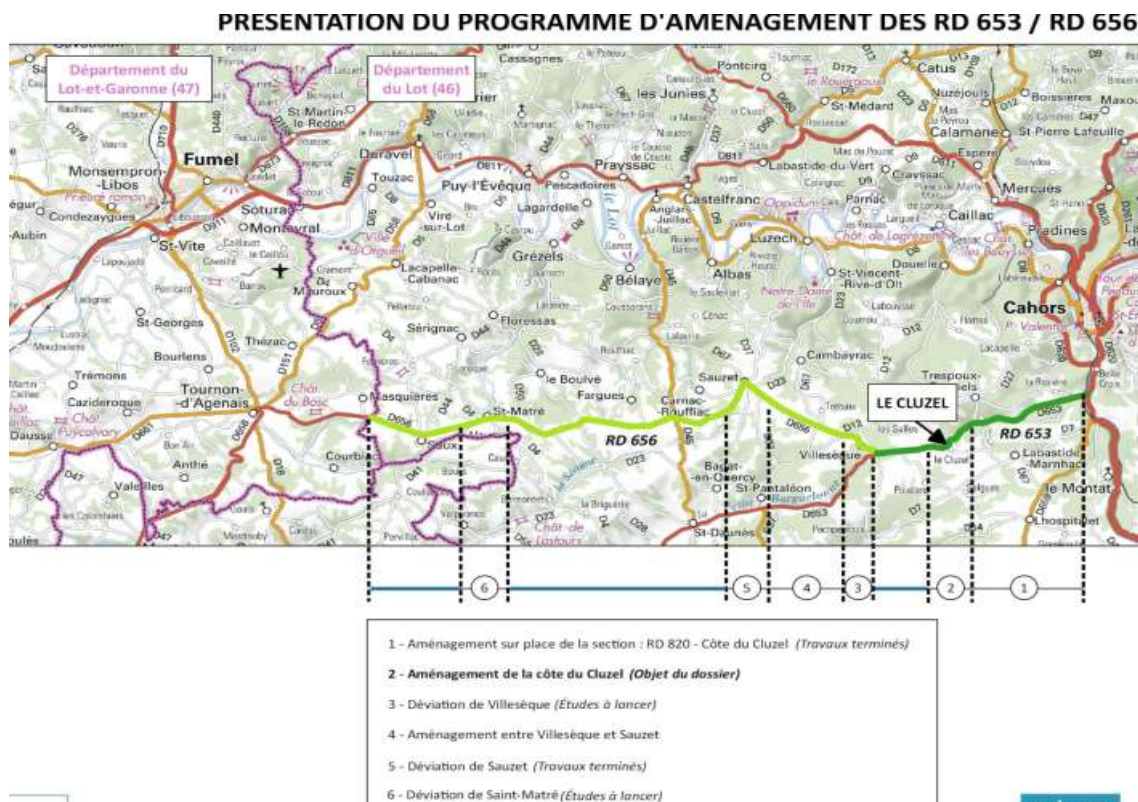
L'étude du maillage routier réalisé autour de Cahors (préfecture du Lot) a mis en évidence la nécessité de réaliser des voiries nouvelles et d'aménager les itinéraires existants afin de renforcer le réseau routier départemental.

Dans cette optique, il a été prévu que l'axe Cahors-Lot-et-Garonne, représenté par la RD 811 (classée réseau structurant) traversant de nombreux bourgs en suivant la vallée du Lot, envisagé un temps comme axe majeur de cette liaison, subisse un délestage au profit de la RD 653 et 656 empruntant le plateau de Saint-Matré pour se rendre vers Villeneuve-sur-Lot et Agen.

L'alternative qui a été choisie consiste à aménager les RD653 et 656 depuis Cahors vers le Lot-et-Garonne, en améliorant les conditions de circulation. Ces deux routes départementales sont également classées dans le réseau vert du Département du Lot.

Cet itinéraire a fait l'objet d'un programme d'aménagement composé de plusieurs opérations décrites ci-dessous dont certaines sont terminées et d'autres sont en cours d'exécution :

- Aménagement sur place de la section RD820-Côte du Cluzel (RD653) : Travaux terminés ;
- **Aménagement de la Côte du Cluzel (RD653) : objet du présent dossier ;**
- Aménagement de la fin de la Côte du Cluzel à la déviation de Villesèque (RD653) : Etudes à lancer ;
- Aménagement de la déviation de Villesèque (RD653) : Etudes à lancer ;
- Aménagement sur place de la fin de la déviation de Villesèque au début de la déviation de Sauzet : Etudes à lancer ;
- Déviation de Sauzet : Travaux terminés ;
- Aménagement sur place de la fin de la déviation de Sauzet au début de la déviation de Saint-Matré : Etudes à lancer ;
- Déviation de Saint-Matré : Etudes à lancer ;
- Aménagement entre Saint-Matré et la limite du Département du Lot-et-Garonne : Etudes à lancer.



L'aménagement de la côte du Cluzel (objet de la présente enquête) s'inscrit donc dans le programme d'amélioration des conditions de circulation de la RD653 et RD656.

1.2 - Objet de l'enquête :

Cette enquête publique unique est relative à trois enquêtes publiques conjointes du projet de rectification de la côte du Cluzel en vue d'obtenir :

- 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.

Objectifs recherchés pour l'utilité publique selon la notice du résumé non technique :

- 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/Lot.
- Absorber l'éventuelle croissance du trafic sans dégrader les conditions de sécurité des riverains et des usagers tout en améliorant la fluidité.
- Servir d'itinéraire de substitution à l'autoroute A20 pour rejoindre l'autoroute A62 en cas de fermeture de celui-ci d'où la nécessité d'en faire un itinéraire sécurisé.

1.3 - Cadre juridique de l'enquête publique :

1.3.1 – Identification de l'autorité organisatrice de l'enquête publique

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 de DUP et de mise en compatibilité des PLU des communes concernées.

1.3.2 – Identification du responsable du projet

Le porteur de projet est le Conseil Départemental, il est représenté par son président Mr RIGAL et par son vice-Président Mr Frédéric Gineste qui a délégation de pouvoir, le responsable du projet à la cellule infrastructures routières du département est Mr Laurent DELPECH assisté de Mr HERMET.

1.3.3 - Cadre législatif et réglementaire

Ce projet par ses caractéristiques relève des différents codes de l'environnement, de l'expropriation pour cause d'utilité publique, de l'urbanisme, de la voirie routière.

On peut retrouver les différents textes régissant cette enquête dans le dossier d'enquête sur le document "DUP" (pages 13 et 14) d'où sont puisés les extraits suivants pour information :

- *Code de l'environnement, partie législative :*
 - articles L.123-1 à L.123-2, concernant le champ d'application et l'objet de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
 - articles L.123-3 à L.123-19, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
- *Code de l'environnement, partie réglementaire :*

- article R.123-1 à R.123-15 concernant le champ d'application de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- articles R.123-6 à R.123-23, concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :
 - articles L.121-1 et suivants, R.121-1.
- Code de l'Urbanisme :
 - articles L.153-53 et suivants ainsi que R.153-14 et suivants du Code de l'urbanisme.
- Code de la Voirie Routière :
 - articles L.131-4 et R.131-3 à R.131-8, relatifs au classement et déclassé des routes départementales,
 - et les articles L.141-3 et R.141-4 à R.141-10, relatifs au classement et déclassé des routes communales.
- Code de l'environnement :
 - articles L181-1 et suivants
 - articles L.122-1 à L.122-3-5 et R.122-1 à R.122-14 relatifs aux études d'impacts des travaux et projets d'aménagement ;
 - articles L.124-1 à L.124-8 relatif au droit d'accès à l'information relative à l'environnement ;
 - articles R.122-6 à R.122-8 relatifs à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement.
- autorisation au titre de la police de l'eau (L214-3 et suivants du code de l'environnement) ;
- autorisation de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés (L411-1 et 2 du code de l'environnement) ;
- code forestier : autorisation de défrichement (L341-3 et suivants du nouveau code forestier) ;

Selon l'article R.122-2 du code l'environnement (rubrique n°6), ce projet est ainsi soumis à la procédure d'examen au cas par cas pour constructions de routes de moins de 10 kms. Cependant le **Département du Lot a décidé** au vu **des enjeux environnementaux** présents pour cette opération de **réaliser directement une étude d'impact**.

★ Le rappel des textes règlementaires concernant la mise en compatibilité d'un PLU est présent dans chacun des dossiers pour les 3 communes concernées.

1.4 - Présentation du projet :

Ce projet concerne donc l'aménagement de la RD653 au niveau de la côte du Cluzel.

Il s'inscrit dans un programme d'amélioration des conditions de circulation et de sécurité de l'itinéraire Cahors – Lot-et-Garonne (RD653 et RD656) comportant cinq opérations prévues par le Conseil Départemental dont celui-ci est la 2^{ème} partie. La 1^{ère} partie ayant été réalisée en 2011 sur une longueur de 3,5 km et la 5^{ème} partie réalisée en 2019 sur une longueur de 1 km (déviation de Sauzet).

1.4.1 – Analyse trafic et sécurité :

Le trafic moyen journalier est de 3740 véhicules par jour dont 10,6 % de poids lourds.

Les estimations de trafic à l'horizon de 20 ans, à partir d'une augmentation prévisible de 2,5% par an, nous amène à plus de 7100 véhicules /jour.

Cette section de route (sur 3 kms) est identifiée comme la plus accidentogène de l'itinéraire en raison de son importante déclivité et de virages prononcés.

L'examen des statistiques accidents montre que sur une **période de 10 ans (2011-2020) 44 accidents** ont été relevés (dont les ¾ des blessés ont dû être hospitalisés) en constatant que le plus grand nombre d'entre eux était lié à un défaut de maîtrise du véhicule car un seul véhicule impliqué.

1.4.2 – Historique :

Une **première phase** de recherche de tracé a été étudiée en 2008 avec trois options envisagées :

Variante 1 : aménagement sur place de la côte avec rectification ponctuelle des virages ;

Variante 2 : Rectification de la côte dans son ensemble avec passage en remblai dans le fond de vallée et utilisation très partielle de l'emprise de l'ancienne voie ferrée ;

Variante 3 : Rectification de la côte dans son ensemble avec préservation majeure du fond de vallée et utilisation importante de l'emprise de l'ancienne voie ferrée ;

Cette étude a fait l'objet d'une concertation publique du 26 avril au 13 mai 2008.

L'analyse multicritère appliquée à cette étude a fait apparaître que la variante 3 (tableau 41, p 231 du dossier DUP) était la plus favorable sur les critères environnementaux et qu'elle respectait mieux l'intégrité du vallon du ruisseau du Bartassec.

Critères	Tracé actuel	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Habitat	Red	Red	Green	Green
Hydraulique	Yellow	Yellow	Red	Green
Géométrie	Red	Red	Green	Green
Sécurité	Red	Red	Green	Green
Rétablissement	Yellow	Blue	Green	Blue
Paysage	Yellow	Yellow	Yellow	Blue
Agriculture	Green	Yellow	Yellow	Yellow
Terrassements	Green	Blue	Yellow	Blue
Coût			7 M€	7,2 M€

Red	Yellow	Yellow	Blue	Green
Aspect négatif très fort	Aspect négatif	Aspect positif faible	Aspect positif	Aspect positif très fort

Extrait dossier DUP

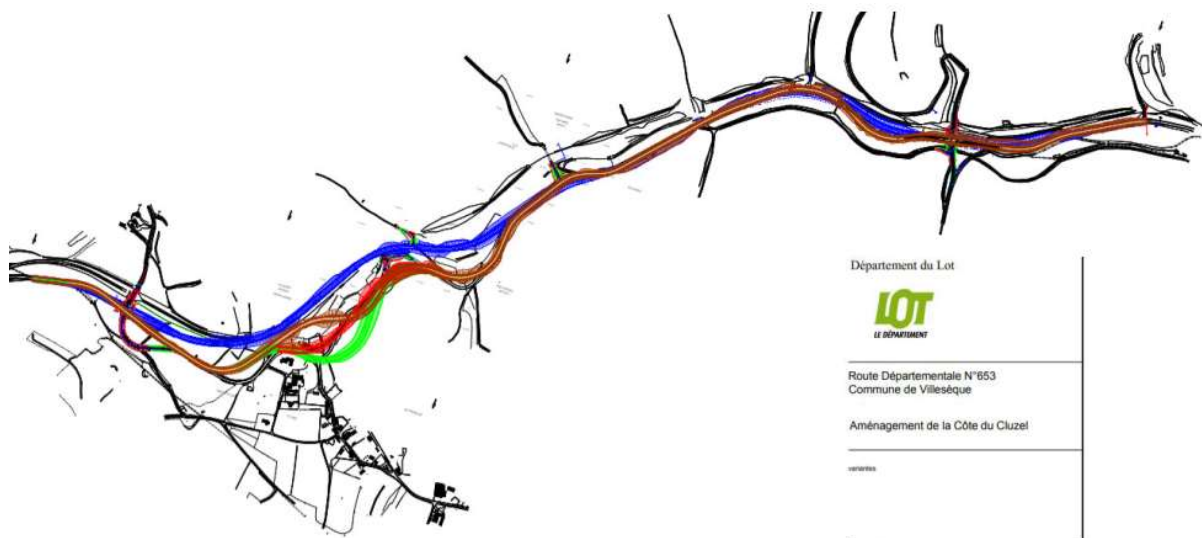
A l'issue de cette concertation les trois communes concernées ont retenu avec le Conseil Départemental cette variante qui a donc fait l'objet d'études techniques aboutissant à la définition d'un avant-projet et à des études environnementales qui ont été menées en 2013-2014.

1.4.3 – Amélioration et finalisation du projet

Une **deuxième phase**, décidée par le Conseil Départemental pour réduire les coûts et mieux prendre en compte les enjeux environnementaux, a débuté en 2015 :

- En supprimant la voie de dépassement initialement prévue dans la côte,
- En modifiant le tracé de la voie pour réduire l'emprise sur les milieux naturels,

Ce choix a entraîné l'étude de quatre alternatives ou variantes de tracé (tracé bleu – tracé rouge – tracé marron – tracé vert) avec des caractéristiques routières plus réduites qui ont fait l'objet d'une comparaison selon trois critères (fonctionnalité routière et sécurité - environnement – espèces protégées).



1.4.4 - Comparaison des quatre alternatives à l'issue de cette étude : (p.55 à 65 dossier DUP)

J'ai pris le parti de résumer la comparaison des quatre tracés sous forme du tableau suivant, forcément synthétique mais, permettant une appréciation plus globale et rapide du choix proposé à partir des critères énoncés par le MO :

Critères	Facteurs analysés	Tracé bleu	Tracé rouge	Tracé marron	Tracé vert
Fonctionnalité routière et sécurité	Homogénéité de l'itinéraire	Bonne	Mauvaise	Mauvaise	Mauvaise
	Exposition de la côte du Cluzel	Bonne	Mauvaise	Mauvaise	Assez mauvaise
	Carrefour RD 67	Amélioration importante	Amélioration très faible	Amélioration très faible	Amélioration très faible
	Incidences pendant le chantier	Moyen	Importantes	Importantes	Importantes
Environnement	Nuisances sonores sur le hameau	Très faibles	Assez importantes	Importantes	Assez importantes
	Impact sur la station d'épuration	Aucun	Très important	Aucun	Aucun
	Impact sur la zone humide	Très faible	Moyen	Moyen	Moyen
	Impact sur les écoulements hydrauliques	Moyen	Faible	Moyen	Faible
Incidences sur les espèces protégées	Surfaces concernées par les habitats xérophiles à mésophiles	5,38 ha	4,41 ha	4,49 ha	4,61 ha
	Surfaces concernées par les habitats hygrophiles	0,69 ha	0,79 ha	0,79 ha	0,79 ha
	Rectification des virages au droit du Cluzel	Important	Moyen	Moyen	Moyen
	Impact sur les espèces protégées	Faible	Moyen	Moyen	Moyen

Une lecture rapide montre à l'évidence que le tracé bleu apporte la réponse la plus favorable du point de vue fonctionnalité, sécurité routière et environnement mais par contre est relativement plus impactant sur les espèces protégées.

En résumé le tracé bleu choisi permet :

de garder une **bonne homogénéité** de l'itinéraire

- **d'avoir une meilleure exposition** vers le versant sud (moins de verglas)
- la réalisation **d'un seul carrefour** en X avec dispositif de stockage pour le tourne à gauche
- que les travaux puissent s'effectuer avec le **moins de perturbation** possible de la circulation.
- **l'atténuation** des nuisances sonores sur le hameau du Cluzel
- de **ne pas impacter** la station d'épuration
- d'avoir un **impact plus faible** sur la zone humide et une limitation au maximum sur les zones sensibles
-
- Alors que :
- Il nécessite **plus d'emprises** et de terrassements
- Il a un **impact moyen** sur les écoulements hydrauliques
- Il a un **impact** sur les habitats xérophiles à mésophiles pour 5,38 ha
- les **incidences** sur les espèces protégées **sont plus élevées** que les autres tracés mais il permet malgré tout de réduire les impacts aux dépens des espèces animales et végétales en application des mesures ERC.

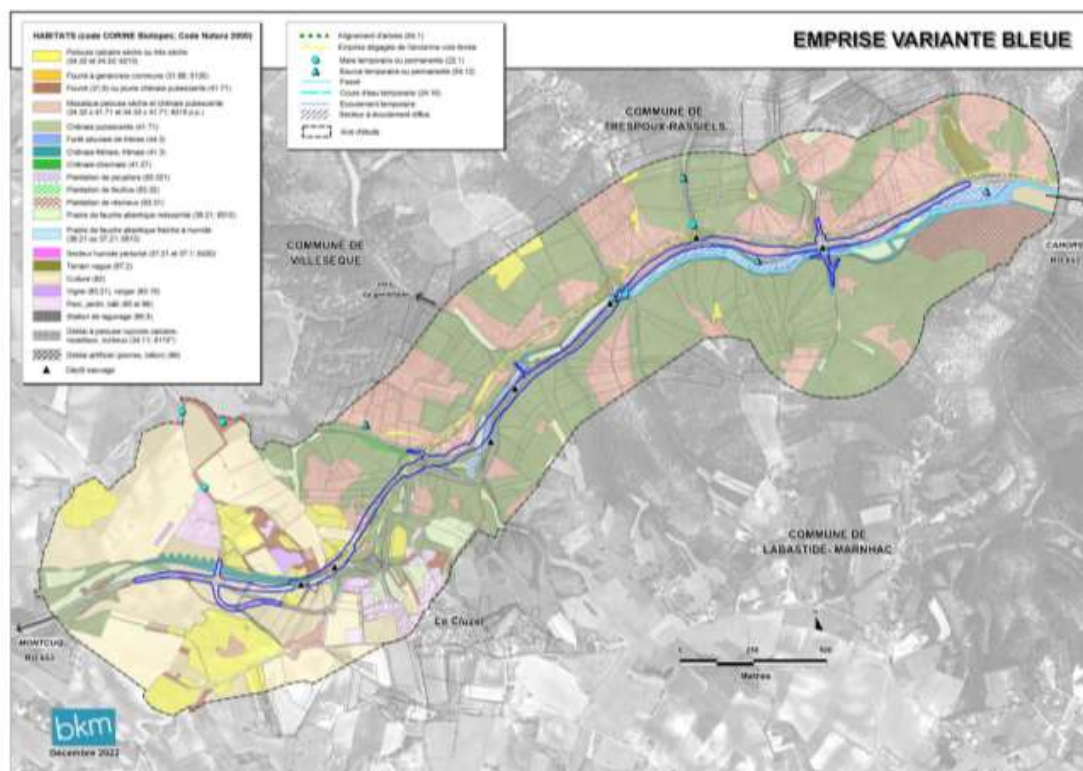
Le tracé retenu est celui qui minimise les impacts au plan paysager et terrassements et au plan hydraulique et habitats pour la préservation du vallon du Bartassec et de ses zones humides. Il comprend la rectification de la côte avec préservation majeure du fond de vallée sur sa partie est et l'utilisation de l'emprise de l'ancienne voie ferrée sur sa partie ouest.

En conclusion, le MO propose la variante bleue (extrait suivant du dossier DUP) **qui apparaît proposer le meilleur compromis entre les critères fonctionnel, environnemental et par rapport aux espèces protégées après mise en place de nombreuses mesures de compensation.**

Remarque : le CE note que le critère financier n'est pas pris en compte dans les alternatives des quatre tracés proposés. Il se pose la question de savoir si l'alternative du tracé marron, qui paraît être un choix assez proche du tracé choisi mais moins défavorable en terme d'impact sur le milieu naturel que le tracé bleu, ne permet pas de réduire les coûts envisagés tant en terme de travaux que de mesures environnementales sachant que, comme l'indique la MRAe dans son avis, rien n'empêche de prévoir des aménagements ponctuels permettant d'améliorer l'enjeu sécuritaire du tronçon concerné.

Cette remarque fera l'objet d'une question (❶) au porteur de projet dans le cadre du procès-verbal de synthèse.

Malgré cela, le CE note que le projet retenu est le fruit de l'évolution de plusieurs solutions d'aménagement qui ont été optimisées sur plusieurs points dans le but de préserver et protéger au mieux les milieux naturels.



Extrait "dossier DUP" – emprise tracé bleu et sa zone d'étude

1.4.5 - Caractéristiques du projet retenu :

La section concernée par les travaux présente les contraintes géographiques et topographiques les plus importantes de cet itinéraire avec une déclivité marquante et des virages prononcés. Elle se situe côté ouest, à proximité du carrefour entre la RD653 et la RD 67 sur la commune de Villesèque et au sud-est de la limite communale entre Trespoux-Rassiel et Labastide-Marnhac.

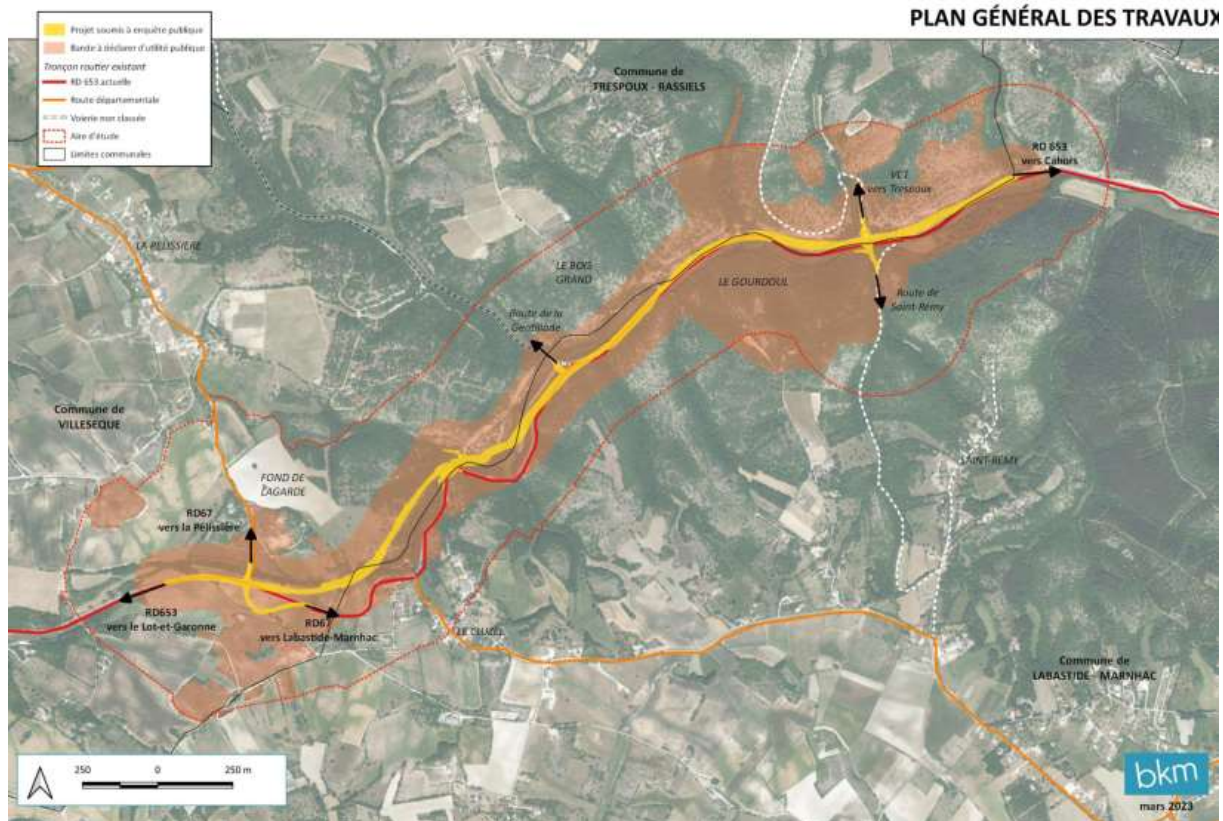
Le projet consiste sur 3,4 km à :

- un élargissement de la voirie en place sur certaines sections afin d'obtenir une chaussée de 6,50m ainsi que deux accotements constitués chacun d'une bande dérasée à droite de 2 m et d'une berme de 0,75 m, soit une plateforme de 12 m ;
- la création d'une nouvelle voirie pour supprimer certains virages dangereux ;
- la création de plusieurs carrefours dont un avec la voie communale n°1 et la route de St-Rémy, un avec la RD 67 à Pech Gros et un autre avec la voie communale menant au lieu-dit la Gentillade ;
- la traversée du ruisseau du Bartassec avec l'aménagement de 14 ouvrages hydrauliques (buses de 500 à 1 400 mm et dalots) ;
- au rétablissement des voies de communication routières associée à la RD653 ;
- au déplacement de divers réseaux ;
- un décapage de terre végétale de 20 500 m³ ;
- des terrassements avec 165 000 m³ de déblais et 135 000 m³ de remblais, soit un déblai excédentaire de 30 000 m³ évacués en carrière ou en installation de stockage de déchets inertes ;
- un apport de nombreux matériaux (béton, grave, bitume et enrobé, acier) dont un volume de couche de forme 0/60 de 35 500 tonnes et de forme 0/20 de 11 500 tonnes ;
- une gestion des eaux pluviales de la chaussée par des fossés étanches et des fossés enherbés ;
- un défrichement d'environ 4 ha ;
- des plantations de 1 660 mètres linéaires de haies et 6 200 m² de boisements ;
- un défoncement/enherbement de 2 950 m² de délaissés routiers (une partie de la route actuelle) pour les impacts paysagers et un autre linéaire pour les mesures de compensation à la destruction de zones humides ;
- des mesures de compensation sur environ 30 ha pour le milieu naturel.

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.

Le montant de l'opération est évalué à 7 500 000, 00 TTC réparti de la façon suivante :

- Etudes : 300 000 TTC → 4 %
- Acquisitions foncières : 100 000 TTC → 1,5 %
- Mesures environnementales : 3 500 000 TTC → 46,5 %
- Travaux : 3 600 000 TTC → 48 %



Extrait "dossier DUP" – tracé bleu

Le tracé en rouge correspond au tracé actuel RD 653

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

1.4.6 – Les impacts prévisibles du projet retenu :

L'analyse de l'état initial permet d'identifier les principaux enjeux environnementaux des secteurs susceptibles d'être concernés par la déviation :

Les impacts du projet portent essentiellement :

- sur le milieu physique : masses d'eau souterraines et superficielles
- sur les milieux naturels : habitats naturels et espèces patrimoniales, zones humides, continuités écologiques,
- sur le paysage : cadre de vie du paysage rural, mouvement de terrains, structures végétales filtrant ou cadrant les vues, vues dominantes du vallon,
- sur le milieu humain : espaces agricoles, desserte des activités économiques des zones à proximité de Cahors, carrefours routiers croisant la RD 653.

Les principaux enjeux écologiques relevés par la MRAe sont :

- La préservation de la biodiversité et des continuités écologiques,
- La limitation de la consommation des espaces naturels et agricoles,
- Les déplacements et limitation des pollutions et des nuisances concernant la qualité de l'air et l'ambiance sonore,
- Le risque d'instabilité des sols,
- La prise en compte du changement climatique.

Documents d'urbanisme :

★ Le rappel des textes réglementaires concernant la mise en compatibilité d'un PLU est présent dans chacun des dossiers des 3 communes concernées.

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 n'intercepte pas d'emplacement réservé autre que celui déjà prévu pour le projet (ER n° 16) Le projet ayant évolué il est nécessaire de modifier le contour de l'emplacement réservé.

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.

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 n'intercepte pas d'emplacement réservé autre que celui déjà prévu pour le projet (ER n° 29) Le projet ayant évolué il est nécessaire de modifier le contour de l'emplacement réservé.

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.

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. La mise en compatibilité porte sur la création d'un **emplacement réservé** (ER n°7) au bénéfice du projet qui couvrira une surface de **3,9 ha**.

Remarque importante :

★ Dans un courrier du 10 octobre 2023 (courrier présent dans le dossier d'enquête) le Président du Département indique au 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 appartiennent 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 intégrés 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.

Malgré ce fait, le CE considère que l'un des deux PLUi ou les deux n'étant pas encore applicables au moment de conclure l'enquête, il lui est préférable d'émettre son avis sur la mise en compatibilité de ces PLU pour éviter tout risque de recours sur l'une ou l'autre des décisions communautaires.

(Voir partie conclusions motivées pour mise en compatibilité des PLU)

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) :

Le SCoT du Grand Cahors et sud du Lot a été approuvé le 29 juin 2018 et intègre les documents de planification supérieurs.

Il regroupe les intercommunalités suivantes :

- Communauté d'Agglomération du Grand Cahors, comprenant les communes de **Trespoux-Rassiels et Labastide-Marnhac**,
- Communauté de Communes de la Basse Vallée du Lot et du Vignoble comprenant la commune de **Villesèque**,
- Communauté de Communes du Quercy Blanc,
- Communauté de communes du Pays de Lalbenque,

La conformité au SCoT résulte de l'appréciation portée à la valeur agronomique des terres et à la réalité de l'activité agricole d'une part, aux impacts sur les pelouses sèches, zones humides, et la fonction corridor d'autre part.

Le document mis à l'enquête indique que le projet d'aménagement de la côte du Cluzel est **compatible** avec les dispositions du SCoT.

Plan Local de l'Habitat (PLH) :

Ce programme a été approuvé en 2018 et a défini une politique de l'habitat à l'échelle des 36 communes avec un plan d'actions sur la période 2018-2023.

Le projet est compatible avec le PLH du Grand Cahors.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires d'Occitanie (SRADET) :

La mise en compatibilité des PLU est compatible avec les règles du SRADET Occitanie qui a été arrêté en décembre 2019 notamment le projet prend bien en compte :

- l'objectif **foncier** qui fait l'objet d'une séquence ERC,
- l'objectif **eau et risques** en compensant pour une surface équivalente les zones inondables pour ne pas aggraver la vulnérabilité de l'ensemble de la zone,
- l'objectif **santé** en évitant au mieux les habitations les plus proches et les risques de pollution des eaux,
- l'objectif **biodiversité** en limitant les impacts sur les fonctionnalités écologiques par des mesures d'évitement, de réduction et de compensation,
- l'objectif **milieux aquatiques et des zones humides** par la mise en place de mesures ERC

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) :

Le projet a été optimisé et des mesures compensatoires adaptées seront mises en place pour réduire et limiter l'impact sur les écoulements des bassins versants naturels, sur les zones humides, sur les zones inondables en cohérence avec les objectifs du SDAGE du bassin Adour-Garonne qui sont de :

- Limiter l'imperméabilisation nouvelle des sols et désimperméabiliser l'existant,
- Contribuer à l'atteinte ou au maintien du bon état des eaux,
- Préserver les espèces des milieux aquatiques et humides remarquables menacées de disparition,
- Intégrer les mesures de préservation et mettre en œuvre les mesures de protection,
- Adapter le projet d'aménagement en tenant compte des zones inondables.

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) :

Le PCAET de la communauté d'Agglomération du Grand Cahors a été lancé en 2019 et est en cours d'élaboration actuellement.

La communauté de communes de la Vallée du Lot et du Vignoble ne dispose pas de PCAET.

En conclusion le projet apparaît compatible avec les documents planificateurs élaborés à ce jour dans la zone d'étude sous réserve que les atteintes aux milieux naturels et aux paysages soient acceptables, ce qui semble être le cas après application des mesures ERC.

1.6 - Composition du dossier :

Le dossier d'enquête est composé de :

1.6.1 – DUP

▪ **Résumé Non Technique** de l'étude d'impact - (60 pages A3) daté de septembre 2023 comprenant la description du projet, l'analyse de l'état initial, les principales solutions envisagées et justification du choix et l'analyse des effets du projet et des mesures en faveur de l'environnement.

▪ **Partie commune** - (27 pages A3) daté de mars 2022 avec la demande d'autorisation environnementale et les informations juridiques et administratives

▪ **Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique** - (399 pages A3) – datée de septembre 2023 composée de quatre chapitres concernant :

- Objet et conditions de l'enquête
- Plan de situation
- Notice descriptive du projet
- Plan général des travaux
- Etude d'impact

▪ **Dossier étude d'impact** - (343 pages A3) – datée de septembre 2023

▪ **Etude géotechnique préliminaire** de site - (83 pages) datée de mai 2013

▪ **Etude géotechnique de conception** - (166 pages A3) datée de juin 2018

▪ **Dossier de demande de dérogation** aux mesures de protection de la faune sauvage - (173 pages) datée de septembre 2023

▪ **Demande d'autorisation** pour la protection de l'eau et des milieux aquatiques - (134 pages) datée d'avril 2023 et ses annexes :

Annexe 1 : masses d'eau souterraines – 6 pages

Annexe 2 : banque de données du sous-sol – 15 pages

Annexe 3 : arrêté périmètres de captage AEP - 34 pages

Annexe 4 : carte du bassin versant du Bartassec – 3 pages

Annexe 5 : étude zones humides – 92 pages

Annexe 6 : Masses d'eau cours d'eau – 6 pages

Annexe 7 : étude BRGM Fontaine des Chartreux – 56 pages

Annexe 8 : Fiches ouvrages – 28 pages

Annexe 9 : Synoptique assainissement – 5 pages

Annexe 10 : Profil en travers type d'aménagement de la RD 653 – 3 pages

Annexe 11 : Zone de compensation pour les zones inondables - - 2 pages

Annexe 12 : Etude milieux naturels – 195 pages

Annexe 13 : Protocole d'intervention d'urgence -19 pages

Annexe 14 : Etude des sites compensatoires et complément d'expertise zones humides – 92 pages

Annexe 15 : Etude des mesures compensatoires zones humides – 47 pages

▪ **Avis de la MRAe** (Mission Régionale d'Autorité environnementale) – 15 pages

▪ **Mémoire en réponse** à l'avis de la MRAe – 30 pages

▪ **Avis du CNPN** (Conseil National de la Protection de la Nature) – 8 pages

▪ **Mémoire en réponse** à l'avis du CNPN – 4 pages

▪ **Demande d'autorisation** de défrichement – 14 pages

1.6.2 – Documents d'urbanisme

Mise en compatibilité du PLU de Labastide-Marnhac (55 pages) daté de septembre 2023

Mise en compatibilité du PLU de Trespoux-Rassiels (56 pages) daté de septembre 2023

Mise en compatibilité du PLU de Villesèque (56 pages) daté de septembre 2023

1.6.3 - Documents administratifs :

- Délibération de la commission permanente du 17 mai 2021 pour lancement de l'enquête publique
- Récapitulatif de modifications sur les dossiers : étude d'impact, dérogation espèces protégées, loi sur l'eau
- Délégations de fonction : Président – Vice-Président
- Note d'information

1.6.4- Appréciation sur la forme et le contenu du dossier destiné à l'enquête :

L'ensemble des cahiers du dossier d'enquête a été réalisé par un groupement de bureaux d'études : BKM environnement, HTV hydraulique, Venathec ingénierie acoustique ;

Le dossier papier complet (11 livrets + 15 livrets d'annexes) déposé dans chacune des mairies comptait un total de 995 pages A3 et 1064 pages A4 et son poids dépassait les 12 kg.

Le dossier numérique, mis en ligne sur le site de la préfecture du Lot, sur le site du registre numérique, et celui sur la clé USB fournie au CE, strictement identique dans son contenu, renfermait 460 MO de données contenues dans 25 dossiers et 75 fichiers élémentaires. Les plus volumineux ayant dû être découpés en plusieurs parties pour des contraintes liées aux services informatiques.

Comme pour de nombreuses enquêtes publiques de ce type, le dossier était volumineux, trop technique peut-être et difficilement accessible à mes yeux pour un public non averti.

Le dossier papier dont j'ai pu disposer assez rapidement après ma nomination ne comporte aucune nomenclature ou grille de lecture présentant l'ensemble des pièces du dossier.

Certaines cartes sont difficiles en lecture en raison d'une échelle mal adaptée me semble-t-il.

Il reste malgré tout beaucoup de redites et quelques doublons pour certains paragraphes ou chapitres, ceci étant dû à la structure même de son élaboration et aux compléments d'études ou d'informations rajoutées au fur et à mesure des années de préparation.

En effet, les premières études environnementales ont été menées en 2013-2014 et en 2015 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 avec des prospections complémentaires qui ont été réalisées entre 2020 et 2022.

A ce sujet, le document intitulé "*Récapitulatif des modifications sur les dossiers*" inclus dans le dossier d'enquête est significatif du nombre de compléments ou modifications apportés. Il est dommage qu'il n'ait pas contenu une colonne supplémentaire avec les dates correspondantes de ces modifications.

Commentaire CE :

A ma demande, un guide de lecture, incluant un sommaire général simplifié des différentes pièces du dossier et une **cartographie** plus précise du projet, produite sur un **format A1**, ont été rajoutés en marge des dossiers papier pour aider à une meilleure prise en main par le public. J'ai vérifié et validé la présence de ces documents lors de mes premières permanences dans chacune des mairies.

Les dossiers papiers, déposés dans chacune des mairies et tenus à la disposition du public n'ont pratiquement jamais été consultés, aux dires des secrétariats de mairie que j'ai interrogés à cet effet.

Le public s'est essentiellement intéressé à la cartographie du plan général des travaux (format A1) insérée en marge du dossier à la demande du CE. Ce plan permettant dans une première approche de situer en vue aérienne les parcelles comprises dans la bande à déclarer d'utilité publique. C'est le document qui a servi de base de consultation pour la majorité des contributeurs dans chacune des mairies.

Avis CE : Le CE reconnaît le travail remarquable et complet de l'étude du projet fourni par le conseil départemental au travers de l'ensemble des documents et bien que tous les éléments nécessaires soient largement présents, il n'en reste pas moins que le dossier est resté complexe d'accès et difficile à appréhender pour une grande majorité du public.

1.7 - Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Ce dossier daté de septembre 2023 comprend : l'objet de l'enquête, un plan de situation avec un plan général des travaux, une étude d'impact et les annexes, (livret de 399 pages en A3).

Le plan de ce livret est décliné ci-dessous :

- Préambule
- Le résumé non technique,
- Une description du projet,
- Une analyse de l'état initial sur les différents milieux,
- Les principales solutions envisagées et la justification du choix,
- L'analyse des effets du projet et les mesures en faveur de l'environnement,
- Les incidences du projet sur le réseau Natura2000
- L'appréciation des impacts de l'ensemble du programme
- Description des incidences et analyse des conséquences prévisibles sur la collectivité

Je rappelle que l'étude d'impact doit permettre de **faire apparaître les incidences** du projet sur l'environnement en analysant les effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires et permanents, à court, moyen et à long terme du projet, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux, et **de proposer les mesures** prévues pour éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé, les réduire, et, lorsque cela est possible, les compenser.

1.7.1 – Les principaux enjeux environnementaux :

MILIEU PHYSIQUE :

- La préservation des masses d'eau souterraines et superficielles

MILIEUX NATURELS :

- La préservation des habitats naturels et des espèces patrimoniales
- La prise en compte des zones humides
- Le maintien des continuités écologiques

PAYSAGE :

- La préservation du cadre de vie et du paysage rural
- Le calage du projet et notamment des mouvements de terrain dans un paysage au relief accusé
- La préservation des structures végétales maillant le paysage et filtrant ou cadrant les vues
- Les vues dominantes sur le vallon.

MILIEU HUMAIN :

- La préservation des espaces agricoles
- L'amélioration de la desserte des activités économiques des zones d'activités à proximité de Cahors
- La sécurisation des carrefours routiers croisant la RD 653

1.7.2 - Analyse des effets du projet et mesures en faveur de l'environnement :

A partir des éléments fournis dans l'étude d'impact, j'ai résumé sous forme de tableau simplifié, forcément synthétique, les impacts prévisibles et les mesures ERC proposées en fonction des différents milieux étudiés pour me permettre de porter une appréciation globale, à partir d'une lecture plus directe et rapide.

ME : mesures d'évitement

MR : mesures de réduction

MC : mesures de compensation

Les couleurs proposées dans la colonne bilan sont en vert pour un bilan que je considère plutôt positif, en jaune pour un bilan que je considère moins impactant mais avec un léger résiduel après mesures compensatoires.

Milieu	Thèmes	Impact prévisible	ME et MR	MC	Bilan
Milieu physique	Risques naturels	Risques de glissement de terrain	Etude de stabilité en phase initiale de travaux	Etude de stabilité de niveau projet après enquête DUP	Etude complémentaire prévue
	Eaux souterraines et superficielles	Impact sur l'écoulement et l'infiltration	Gestion correcte du chantier avec mesures préventives	Compensation des zones inondables à 150%, fossés enherbés	Compensation dans le respect de la réglementation du SDAGE
	zones humides et inondables	3986 m ² directement impactées	Recréation de zones inondables	Reconstitution d'un boisement alluvial Restauration de 6000m ² de zones humides Mise en place d'une gestion durable	Compensation positive avec des surfaces de 2 à 3 pour 1
	La source du Bartassec	Potentiellement impactée	Source captée et dirigée à l'extérieur du remblai, exécutoire conservé		Maintien de la source après captation et redirection du ruisseau
Milieu naturel	Mammifères terrestres Chiroptères Oiseaux	Suppression de 5 ha d'habitat favorable Suppression de 3 ha d'habitat favorable Fragmentation du domaine vital	Positionnement adapté des emprises et du calendrier des travaux Préservation des gîtes, plantation d'arbres de haut jet ,	Abandon de toute gestion sur 19.2 ha Création ou renaturation d'habitats favorables Plantation de haies et fourrés arbustifs Modification des modalités de fauche	Impact final négligeable et non significatif en phase opérationnelle
	Amphibiens Reptiles Insectes	Suppression d'une mare et 0.6 ha d'habitat terrestre Fragmentation du domaine vital Suppression de 2 ha d'habitat favorable Fragmentation du domaine vital Risque de mortalité d'individus en phase de travaux	Positionnement adapté des emprises de travaux Création d'un réseau de mares Création de sites de ponte pour reptiles Balisage préventif	Plantation de haies et fourrés arbustifs sur 1.2 ha Modification des modalités de fauche Réouverture du milieu par débroussaillage des ligneux	Impact final négligeable et non significatif en phase opérationnelle

Paysage	Cadre de vie, paysage rural	Espaces de déblais et remblais qui vont apparaître	Préservation de la zone humide sur l'axe Saint-Rémy Conservation des éléments remarquables (haies, ...)	Refaçonnage du paysage en le végétalisant Reboisement vis à vis des espaces habités Effacement de l'ancienne RD	Reconfiguration positive pour l'ensemble du tracé même si la vision en sera obligatoirement modifiée
	relief	Impact fort sur le tracé de l'ancienne voie ferrée		Suppression de portions de chaussée et revégétalisation	Mise en valeur des fronts de taille les plus valorisants
	Structures végétales	Impact modéré sur la végétation	Conservation des éléments remarquables du paysage	Rôle de masque visuel	Maintien et exploitation de végétations existantes comme masque visuel
Milieu humain	Agriculture	Perte de surfaces pour certaines exploitations agricoles (emprise du projet 1.58 ha) Déboisement de 4,23 ha de surfaces forestières	Représente 0,08% de la surface supprimée dans l'aire d'étude Représente 3.8% de la surface boisée de l'aire d'étude	Indemnisation en fonction de la valeur des terres Indemnisation au FSFB Boisement compensateur recherché	Impact faible au vu des surfaces concernées
	Urbanisme	Mise en compatibilité des PLU	Pas de développement d'urbanisation aux abords de la voie anticipé par les élus	Emplacement réservé	PLUi en cours de validation
	Pollutions, Nuisances	sur le hameau le plus proche, nuisance sonore sur une habitation du hameau le Cluzel	Eloignement de la route par rapport à la voie existante		Isolation de façade
Incidences sur Natura 2000		Pas d'affectation prévisible vu l'éloignement			

Avis CE : Cette première analyse portant sur les impacts du projet sur l'environnement permet d'estimer que la mise en place et l'application des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées par le demandeur doivent être suffisantes et autorisent à conclure que les conséquences environnementales ne seront pas excessives par rapport à l'objectif prioritaire du projet. Cela permet d'envisager un avis favorable à cette autorisation environnementale.

1.8 – Dossier loi sur l'eau :

Les rubriques de la nomenclature concernées par le projet font l'objet du paragraphe 1.7 page 35 du dossier loi sur l'eau

Le projet s'inscrit au sein du bassin versant du Bartassec, affluent du ruisseau de Lacoste, qui rejoint le Lot à Cahors. Le projet routier intercepte une surface totale de 617 ha de l'unité hydrologique concernée et la surface imperméabilisée supplémentaire résultant du projet représente 0,22% de cette surface totale (14898 m²).

Quatorze ouvrages sont prévus avec des buses de 500 à 1400 mm pour les rétablissements hydrauliques.

La source du Bartassec fait l'objet d'une attention importante en raison d'un impact **fort** du projet sur l'alimentation en eau de la vallée.

Le projet s'inscrit bien avec les quatre orientations fondamentales du SDAGE bassin Adour-Garonne (période 2022-2027).

On peut noter selon le dossier loi sur l'eau et son annexe 5 :

- Que le tracé a été modifié en 3 endroits entre les projets de 2012 et 2014 pour réduire l'impact sur les habitats naturels (éviter de la butte en pelouse calcaire, décalage du remblai routier proche de la source du Bartassec, préservation en partie de la frênaie alluviale proche du carrefour)
- Qu'il a été de nouveau modifié entre 2014 et 2017 pour réduire encore ce même impact (éviter de la butte calcaire à l'ouest du projet, diminution du remblai routier)
- Que la source du Bartassec a été repérée et mise en défens avec les zones sensibles pour la phase de travaux
- Que l'organisation et la planification des travaux seront organisées pour respecter les équilibres biologiques et limiter l'ensemble des risques et des nuisances inhérentes à ce type de chantier (destruction d'espèces ou d'habitats, de pollution, d'érosion temporaire, ...) et en prévoyant des balisages et des panneaux d'information.
- Que les installations de chantier seront situées en dehors des zones sensibles.

● La **vulnérabilité des eaux superficielles** est qualifiée de **forte** en raison de la présence d'une zone inondable recouvrant l'ensemble du fond de vallée du Bartassec. D'après la carte PPR du bassin de Cahors, la surface de la zone inondable soustraite par le projet est de 7980 m². En conséquence une surface de compensation de 8035 m² est reconstituée tout le long du projet ensemencée d'espèces capables de supporter des mises en eau.

Le rétablissement des bassins versants naturels et les écoulements associés seront assurés par 14 ouvrages hydrauliques dimensionnés pour un débit centennal.

Ainsi le réseau hydrographique ne devrait pas être modifié par l'aménagement de la route tant en période normale qu'en période de crue.

● La **vulnérabilité des eaux souterraines** est qualifiée de **forte** en raison du caractère karstique de la zone.

L'incidence de l'imperméabilisation de la zone par le projet reste faible et négligeable (0,22%)

La mise en place d'un réseau étanche de collecte des eaux pluviales n'aura pas de conséquence sur les écoulements d'eaux souterraines.

Le projet prévoit la dérivation du cours d'eau temporaire Bartassec sur un linéaire de 88 m permettant de restaurer un habitat favorable à la faune aquatique.

Le projet n'est pas susceptible d'affecter directement ou indirectement les sites Natura 2000 les plus proches.

- Le tracé a donc été optimisé :
 - en application de mesures **d'évitement** pour :
 - Eviter les habitats de fort intérêt patrimonial
 - Réduire les emprises en zone inondable
 - Restituer les écoulements
 - Pour absorber une grande partie des polluants par la présence de fossés enherbés
 - Améliorer les conditions de sécurité (circulation routière)
 - Réduire l'impact sur les zones humides (pas de création de bassins, désimperméabilisation des délaissés de voirie,
 - en application de mesures de **réduction** :
 - en réutilisant une partie de l'emprise la route existante (9425 m²)
 - en créant des ouvrages hydrauliques supplémentaires pour l'écoulement des eaux superficielles,
 - en application de mesures de **compensation** :
 - par la suppression de surfaces imperméabilisées (5814 m² anciennes voiries)
 - par la compensation de zones inondables pour 8035 m² dans le vallon avec reconstitution d'un boisement alluvial et restauration de prairies humides,
 - par la restauration de 5979 m² de zones humides en compensation de 3986 m² impactés (conformément au SDAGE Adour-Garonne 2016-2021, 150% de ces surfaces doivent être compensées) ,
 - par la mise en place d'un suivi qui permettra de juger de la mise en place d'actions correctives si nécessaire en collaboration avec les différents organismes environnementaux (OFB, DREAL,).

Le CE retient et estime que les mesures d'évitement, qui consistent à :

- réduire la surface imperméabilisée et les emprises en zone inondable,
- réutiliser une partie de l'emprise de la route existante et créer de nouveaux ouvrages hydrauliques, participent bien à diminuer l'impact sur les zones humides.

De même que les mesures de compensation consistant à restaurer 150 % de surfaces humides détruites avec des actions écologiques maîtrisées par une gestion durable pour le cours d'eau doivent garantir la qualité et l'efficacité de ces zones reconstituées.

De plus la dernière modification du projet a légèrement déplacé le remblai routier de manière à sauvegarder la source du Bartassec qui représente un impact fort sur l'alimentation en eau de la vallée. Il reste malgré tout la dérivation du lit du ruisseau sur 88 m qui ne présente pas de faune piscicole, ni d'invertébrés aquatiques sur ce secteur et ne coule pas en période sèche. En conclusion le CE estime favorablement l'ensemble des mesures précitées pour une demande d'autorisation "loi sur l'eau" dans le cadre de ce projet mais émettra une **réserve afin que les mesures édictées pour la protection de la source et du ruisseau du Bartassec soient intégralement mises en œuvre 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.**

1.9 - Demande de dérogation aux mesures de protection de la faune sauvage

1.9.1 - Objet de la demande dérogation :

L'objet de ce dossier est une demande de dérogation pour :

- La destruction, l'altération ou la dégradation d'habitats d'espèces de faune protégées
- la perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées
- La capture et le déplacement d'espèces protégées

Cette demande rentre dans le cadre de l'article L.411-2 du code de l'environnement (4°c) qui prend en compte : *"l'intérêt de la santé et de la sécurité publique ou des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique,"*

1.9.2 – Etat initial :

Le projet traverse des habitats naturels et semi naturels variés abritant de nombreuses espèces animales protégées qui vont être impactées de façon directe ou indirecte.

Deux périmètres d'inventaire sont en partie compris dans la zone d'études :

- Les ZNIEFF de type I :
- Vallon du Bartassec et coteaux attenants
 - Serres du Cluzel, de Cayroux Barrats, de Barbarou et de la Paillolle

Après étude de l'état initial, la synthèse des enjeux (p. 109 ch. III.4 du dossier de demande de dérogation) indique que de nombreuses entités écologiques ont été mises en évidence dont **deux à très forte valeur patrimoniale**. Ce sont :

- Les deux principales sources des vallons
- Le site de nidification probable du Bruant Ortolan

Il apparaît ainsi que les différents milieux répartis sur l'aire d'étude présentent des enjeux écologiques de très forts à faibles et qu'ils doivent faire l'objet d'une attention particulière pour maintenir les différents intérêts faunistiques et fonctionnels identifiés.

Les impacts possibles sont les suivants :

- Destruction, effets de coupure et d'emprise sur des habitats d'intérêt communautaire, des milieux d'habitat de la faune
- Emprise sur les habitats d'espèces animales sensibles, coupures de continuités biologiques.

Le tableau suivant, créé par le CE à partir du dossier, récapitule les espèces protégées significatives objet de la demande de dérogation qui sont présentées dans le dossier au travers d'une étude complète comprenant la biologie, la distribution, le domaine vital et la densité de population, l'état de conservation de la population, la situation dans l'aire d'étude et la valeur patrimoniale.

Groupes d'espèces	Espèces	Valeur patrimoniale
Chiroptères	Barbastelle d'Europe	Moyenne
	Murin à moustaches,	Moyenne
	Murin de Bechstein	Forte
	Murin de Natterer	Moyenne
	Noctule de Leisler	Moyenne
	Pipistrelle de Nathusius	Moyenne
Oiseaux	Alouette Lulu	Moyenne
	Bondrée Apivore	Moyenne
	Bruant Ortolan	Très forte
	Circaète Jean le Blanc	Forte
	Engoulevent d'Europe	Forte
	Epervier d'Europe	Moyenne
	Faucon Hobereau	Moyenne
	Fauvette Passerinettes	Moyenne
	Huppe Fasciée	Moyenne
	Linotte Melodieuse	Forte
	Oedicneme Criard	Forte
	Petit-Duc Scops	Moyenne
	Pipit Rousseline	Forte
	Torcol Fourmillier	Forte
Amphibiens	Alyte Accoucheur	Forte
	Rainette Méridionale	Moyenne
	Lézard Ocellé	Forte
	Coronelle Girondine	Moyenne
	Lézard à deux raies	Moyenne
	Azuré du Serpolet	Forte
	Damier de la Succise	Moyenne
	Magicienne dentelée	Forte

1.9.3 - Mesures d'évitement et de réduction :

Des **mesures d'évitement et de réduction** ont été prévues dès la conception du projet, en phase de travaux et en phase d'exploitation permettant d'éviter des zones à enjeux et de réduire de manière significative les impacts bruts sur les habitats naturels. Cependant des impacts résiduels demeurent, particulièrement sur les habitats d'espèces.

♦ Sont concernés :

- les mammifères avec la suppression de 5 ha d'habitat favorable (Genette commune, Ecureuil roux, Hérisson)
- les chiroptères avec la suppression de 3 ha d'habitat favorable (arboricoles, anthropiques et cavernicoles)
- les oiseaux avec la suppression de 3 ha d'habitat favorable (cortège des milieux boisés, des haies et milieux arbustifs et pelouses sèches et friches)
- les Amphibiens avec la suppression de 3.1 ha d'habitat terrestre favorable
- les reptiles avec la suppression de 2 ha d'habitat favorable (cortège des milieux ensoleillés à végétation dense et rase)
- les insectes avec la suppression de 1.8 ha d'habitat favorable (Magicienne dentelée, Damier de la Sucisse, Azuré du serpolet)

1.9.4 - Mesures de compensation :

Règlementairement une mesure compensatoire doit au moins être équivalente à la perte subie.

D'importantes **mesures de compensation** ont donc été envisagées en fonction des milieux ou des espèces protégées impactées par le projet. Les surfaces de compensation ont été estimées avec un ratio de 2 à 3 pour 1 pour chacune des espèces :

- ♦ Compensation de 8.94 ha pour les espèces des milieux boisés,
- ♦ Compensation de 1.08 ha pour les espèces des milieux semi-ouverts,
- ♦ Compensation de 2.4 ha pour les espèces des milieux ouverts,
- ♦ Compensation de 6 ha pour les espèces des milieux ouverts ras,

1.9.5 – Mesures d'accompagnement et de suivi :

Pour compléter les mesures ERC, des mesures d'accompagnement et de suivi seront mises en place.

Les Mesures d'accompagnement concerneront :

- ♦ la restauration des emprises de chantier par des ensemencements maîtrisés,
- ♦ la renaturation de l'actuelle emprise de la RD 653 et la reconstitution de zones inondables pour 8035 m²,
- ♦ la reconstitution du lit du Bartassec et de sa ripisylve sur un linéaire de 80 m.

Les mesures de suivi seront mises en place sous réserve que le suivi des mesures compensatoires proposées soit bien analysé par un écologue permettant de corriger si nécessaire le maintien en bon état de conservation des espèces protégées concernées.

Les parcelles attenantes à la restauration du Bartassec feront l'objet d'une convention tripartite avec l'exploitant, l'ADASEA et le département en collaboration avec le CEN Occitanie pour définir les politiques de gestion.

1.9.6 - Coût des mesures en faveur des espèces protégées :

Le coût des mesures en faveur des espèces protégées fait l'objet d'une étude détaillée sous forme de tableau, extrait du dossier p.176 ci-dessous :

L'étude indique donc que le projet in fine :

- Engendrera un faible prélèvement d'individus sur les populations animales,
- N'induera pas de modifications fonctionnelles du milieu propres à diminuer les populations et la qualité des espèces,
- Prendra en compte les mesures nécessaires pour compenser les effets négatifs sur la faune

Désignation	Unité	Coût unitaire	Montant TTC
Mesures d'évitement et de réduction			
ME1 .1c – Redéfinition des caractéristiques du projet – Grillage petite faune	200 ml par ouvrage, soit 2800 ml	30 €/ml	84 000 €
ME1 .1c – Redéfinition des caractéristiques du projet Surdimensionnement de l'ouvrage OH2 de 80 à 100 cm (surcoût par rapport au projet)	33 ml	~100€/ml	3 300 €
ME1 .1c – Redéfinition des caractéristiques du projet Création d'un passage grande faune 2,5 x 2,5 m	60 ml de long soit 150 m ² au sol	3000€/m ²	450 000 €
ME1 .1c – Redéfinition des caractéristiques du projet Banquette OH 10	30 ml	400 €/ml	12 000 €
ME2.1a – Mise en défens de la station de Sabline des chaumes	100 ml	50 €/ml	5 000 €
MR1.1c -Balisage préventif et mise en défens temporaire des zones sensibles pendant les travaux	4 000 ml	Rubalise 5€/100 ml poteaux 2€/u (tous les 15m)	750 €
MR2.1i – Dispositif permettant d'éloigner les espèces à enjeu -Mise en place d'un filet de protection des amphibiens et reptiles	6 960 ml	10 €/ml	69 600 €
MR2.1o (1) Prélèvement et sauvetage avant travaux des spécimens d'amphibiens	6 jours	600 €/jour	3 600€
MR2.1o (1) Prélèvement et sauvetage avant travaux des spécimens de chiroptères	Dans le cadre des travaux de défrichage		p. m.
MR2.2d (1) Dispositif anti-collision – Aménagement des OH en faveur des chiroptères	Dans le cadre du marché des ouvrages d'art		p. m.
MR2.2d (1) Dispositif anti-collision – Aménagement des OH en faveur des chiroptères – Installation de gîtes artificiels à chiroptères	4 unités	200 €	800 €
MR2.2d (2) Sécurisation du franchissement de la route pour les chiroptères et les rapaces, y compris les haies de guidage de part et d'autre de l'OH10	1 unité	25 000 €	25 000 €
MR2.2k Plantations diverses -Mise en place de trempins verts pour chiroptères et rapaces	4 unités	3 000€/u	12 000 €
MR2.2l (1) Création d'un réseau de mares	1 unité	5 000 €/u	5 000 €
MR2.2l (2) Création de gîtes artificiels de repos	3 unités	500 €/u	1 500 €
MR2.2l(2) – Construction de murets de pierre pour reptiles	20 m de long sur 70 cm de haut	400 €/m ²	5 600 €
MR2.2l (3) Création de sites de ponte pour reptiles	3 unités	1 000€/u	3 000 €
MR2.2l (4) Création de gîtes mixtes pour reptiles	3 unités	1 000 €/u	3 000 €
Sous total			684 150 €

Mesures de compensation			
MC3.1b Abandon ou forte réduction de toute gestion -ilot de sénescence- pendant 99 ans	19,2 ha	500 €/ha/an	950 400 €
MC3.2a Modification des modalités de fauche ou de pâturage pendant 50 ans	2,7 ha	1 600 €/ha/an	216 000 €
MC2.1e (1) . Réouverture du milieu par débroussaillage de ligneux pendant 50 ans (pelouses rases et affleurements rocheux)	6,8 ha	3 200 €/ha/an	1 088 000 €
MC2.1e (2) . Réouverture du milieu par débroussaillage de ligneux pendant 50 ans (prairies extensives)	0,35 ha	2 400 €/ha/an	42 000 €
MC1.1a Plantation de haies et fourrés arbustifs ; plantation la première année	1,2 ha	100 000 €/ha	120 000 €
MC1.1a Plantation de haies et fourrés arbustifs ; entretien pendant 98 ans	1,2 ha	500 €/ha/an	58 800 €
Sous-total			2 475 200 €
Suivi écologique du chantier			
Suivi de la phase préparatoire	12 jours	600 €/jour	7 200 €
Suivi des travaux	36 jours/an pendant 2 ans	600 €/jour	43 200 €
Bilan de fin de chantier	5 jours	600 €/jour	3 000 €
Sous total			53. 400 €
Suivi des mesures (coût pour les 30 premières années)			
Suivi de la fréquentation des ouvrages hydrauliques mixtes par la faune (2jr par année de suivi)	20 j	600€/jr	12 000 €
Suivi de la fréquentation des gîtes à chiroptères et de l'utilisation des tremplins verts (2jr par année de suivi)	20 j	600€/jr	12 000 €
Suivi de la fréquentation des abris artificiels à amphibiens (2jr par année de suivi)	20 j	600€/jr	12 000 €
Suivi de la flore et des habitats – (3jr terrain par année de suivi)	30 j	600€/jr	18 000 €
Suivi des amphibiens et reptiles – (3jr terrain par année de suivi)	30 j	600€/jr	18 000 €
Suivi des chiroptères – (3jr terrain par année de suivi)	30 j	600€/jr	18 000 €
Suivi des insectes – (3jr terrain par année de suivi)	30 j	600€/jr	18 000 €
Suivi des oiseaux – (3jr terrain par année de suivi)	30 j	600€/jr	18 000 €
Suivi des parcelles compensatoires – (8 jr terrain par année de suivi)	80 j	600€/jr	48 000 €
Compte-rendus annuels des suivis (8 jr par année de suivi)	50 j	600 €/jr	48 000 €
Sous total			222 000 €
TOTAL GENERAL			3 434 750 €

+ Une analyse rapide permet de constater que sur les 3 434 750 € consacrés aux espèces protégées :

- 20 % concerne les mesures d'évitement et de réduction
- 72 % concerne les mesures de compensation
- 8 % concerne le suivi des mesures sur les 30 premières années

On peut aussi remarquer que les deux mesures de compensation MC3 (1b) et MC2 (1e) concernent à elles seules, 60 % du budget global consacré aux espèces protégées.

Le bilan conclut qu'après application des mesures d'évitement et de réduction, les impacts occasionnés seront réduits et les mesures de compensation prises devraient permettre de reconstituer un contexte favorable aux espèces protégées avec un niveau d'impact non significatif.

☞+ Je note positivement que le Département du Lot et le Conservatoire des Espaces Naturels d'Occitanie (CEN) ont signé une convention cadre en janvier 2023 afin de formaliser leur collaboration pour la préservation des espaces naturels et la mise en œuvre des mesures de compensation. Des conventions opérationnelles seront établies pour chaque projet. Le Département prévoit de faire reconnaître ces mesures de compensation comme Aires Protégées selon le décret n°2022-527 du 12/04/22. Les parcelles concernées seront intégrées dans la procédure de Déclaration d'Utilité Publique et acquises par le Département du Lot. L'outil foncier ORE (Obligations Réelles Environnementales) sera appliqué aux parcelles pour garantir la pérennité des mesures compensatoires.

☞+ Je note positivement que l'Office Français de la Biodiversité (OFB) sera impliqué dans les phases de restauration du ruisseau Bartassec afin de fournir un accompagnement pour les actions. Un **comité de suivi des mesures environnementales**, réunissant divers acteurs tels que l'OFB, la DREAL, la DDT, l'ADASEA et le CEN Occitanie, se tiendra tous les 3 mois pour évaluer les progrès du projet. Pour les parcelles voisines de la zone de restauration, des conventions tripartites seront établies entre l'exploitant, la cellule CATZH (ADASEA) et le Département, avec la participation du CEN Occitanie pour définir les politiques de gestion.

Avis CE : Je constate que le département investit fortement sur l'accompagnement et le suivi de ce projet qui est devenu au fil des années d'étude un programme prioritaire pour la sécurité des usagers et qu'il a décidé de mettre les moyens nécessaires à la protection et à la sauvegarde du milieu naturel local en prévoyant un budget conséquent pour l'ensemble des mesures environnementales qui est presque équivalent à celui des travaux de rectification de la côte (3 434 750 € pour 3 600 000 € de travaux).

Je remarque que la limitation de l'emprise a été réduite au strict nécessaire avec des précautions spécifiques à l'égard des espèces animales sensibles avec reconstitution de biotopes et des continuités écologiques.

Je note de manière très positive la création d'un comité de suivi avec les différents acteurs de l'environnement qui doit permettre d'adapter si nécessaire les solutions en fonction des retours d'observations du terrain.

J'en conclus que les mesures proposées et les efforts envisagés par le département sont de nature à compenser en grande partie les impacts des travaux et à terme l'utilisation par les usagers de la nouvelle section de route permettant d'envisager **un avis favorable** à cette demande de dérogation vu les constatations précédentes.

1.10 – Demande d'autorisation de défrichement :

La demande d'autorisation de défrichement a été déposée par les services du département le 10 mars 2022 pour une surface totale à défricher de 4 ha23 (**4,08 ha en milieux secs et 0,15 ha en milieux humides**) pour l'aménagement routier RD653 côte du Cluzel.

Dans le cadre de l'autorisation environnementale unique le demandeur peut décider de s'engager pour la réalisation de travaux de boisement, reboisement ou d'amélioration sylvicole compensateurs au défrichement en totalité ou en partie (article L.341-9 du code forestier) ou de s'engager à verser au Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois (FSFB) une indemnité équivalente.

Le dossier comprend :

- la liste des parcelles concernées avec leurs propriétaires respectifs et l'indication des surfaces qui seront défrichées par parcelles sur chacune des trois communes de Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels et Villesèque.

- le plan de situation au 1/25000 présentant l'aire du projet et son aire d'étude élargie,

- le plan cadastral joint à une échelle parfaitement lisible (1/4000) qui permet à chacun des propriétaires riverains du projet de constater la partie de parcelle touchée par le défrichement.

Comme indiqué dans l'étude d'impact, le déboisement est réduit à la stricte nécessité de la mise en place de la plateforme routière.

Le conseil départemental a choisi comme mesure compensatoire le versement de la totalité de l'indemnité équivalente au Fond stratégique de la forêt et du bois pour un montant de 17 113 € comme indiqué dans son courrier du 26 octobre 2022 présent dans le dossier d'enquête.

Le défrichement proposé correspond au strict emplacement du tracé et à la largeur du plateau nécessaire à la réalisation du nouveau profil de la section à aménager et le demandeur s'est engagé par courrier pour le versement d'une indemnité au Fond Stratégique de la Forêt et du Bois.

En ce sens le CE estime que le demandeur remplit les conditions exigées par la réglementation et donnera un avis favorable à cette demande de défrichement.

2 – ORGANISATION DE L'ENQUETE

2.1 – Désignation du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur a été désigné par le Tribunal Administratif de Toulouse le 1^{er} décembre 2023 de même que le suppléant :

- article 1 : Guy Carles, titulaire

- article 2 : Martial Stambouli, suppléant

Cette décision porte le N° E23000157 / 31 (annexe A)

Le courrier correspondant à cette décision a été reçu par le commissaire enquêteur à son domicile le 11 décembre 2023.

2.2 – Préparation de l'enquête

2.2.1 – Visites réunions

📅 - 11/12/2023 :

★ Après nomination une première prise de contact a été effectuée avec l'autorité organisatrice de l'enquête publique représentée par Mr MORAZZANI, Chef de Service de l'unité AJULE à la DDT du Lot.

Ce rendez-vous m'a permis de prendre conscience de la taille du dossier d'enquête, de le consulter très rapidement et de vérifier sa complétude.

De même nous avons commencé à évoquer l'organisation matérielle de l'enquête (lieux, dates, permanences, publicités, ...)

J'ai, par la même occasion, récupéré l'ensemble des dossiers destinés à être déposés dans les différentes mairies concernées par l'enquête.

★ J'ai ensuite rencontré les responsables du projet au Conseil Départemental (Mr DELPECH et Mr HERMET) qui m'ont présenté le projet et qui l'ont replacé dans le contexte. Cela m'a permis de me préparer à la lecture complète du dossier pour en appréhender les enjeux majeurs.

📅 - 26/12/2023 :

Visite sur site : en présence de Mr HERMET représentant le MO et accompagné de mon suppléant qui a souhaité participer à la visite (démarche que j'ai personnellement appuyée et appréciée), nous nous sommes rendus sur les lieux du tracé de rectification de la côte du Cluzel.

Nous avons pu ainsi découvrir les différentes zones de travaux envisagées pour cette rectification (zone élargissement de la voie, création des nouveaux carrefours, traversée du ruisseau Bartassec, défrichement, etc.) et imaginer le passage de la voirie actuelle vers la plateforme de l'ancienne voie ferrée (déblais, remblais).

📅 - 04/01/2024 :

Réunion programmée pour clore la préparation de l'enquête dans les locaux de la DDT du Lot avec Mr DELPECH (chef du service études et travaux neufs routiers pour le département porteur du projet) et Mr MORAZZANI (chef de l'unité affaires juridiques, contrôle de la légalité de l'urbanisme et procédures environnementales pour l'autorité organisatrice) :

Ont été définitivement fixés :

- les dates, les permanences,
- l'arrêté d'enquête publique et l'avis d'enquête publique, les lieux d'affichage, les parutions dans la presse
- les registres papiers, le choix d'un registre numérique
- la réception du public
- la mise en place d'une réunion publique par le conseil départemental avant l'ouverture de l'enquête.

L'article R. 123-16 du Code de l'environnement autorise le CE d'auditionner toute personne ou service qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique.

Ce même jour, j'ai utilisé cette possibilité et j'ai profité de ma tournée des mairies pour déposer les dossiers et rencontrer les 3 maires concernés susceptibles de m'apporter un éclairage complémentaire sur le projet et son contexte :

- Mr JARRY maire de Labastide-Marnhac le 4/01/2024 à 11h
- Mr LAVAUUR maire de Trespoux-Rassiels le 4/01/24 à 14h
- Mr OUSTRY maire de Villesèque le 4/01/24 à 15h30

Ces entretiens très constructifs m'ont permis de comprendre le réel danger de cette section de route très sinueuse (accidents non répertoriés, beaucoup de tôles froissées, croisement de poids lourds difficiles, vitesses trop élevées, verglas en période hivernale, ...) et l'urgence de conclure un projet qui aurait dû aboutir à leurs yeux bien avant les années 2020 car il s'agit pour les élus d'un intérêt public majeur.

2.2.2 – Organisation des permanences

Les permanences ont été organisées en fonction des horaires d'ouverture des différentes mairies mais aussi de manière à pouvoir accueillir au mieux le public y compris le samedi et en débordement des horaires classiques de travail.

Deux permanences dans chacune des mairies des trois communes concernées ont été mises en place permettant de couvrir ainsi les différents jours de la semaine :

Date	Commune	Horaires
Lundi 12 février 2023	Labastide -Marnhac	9 h - 12 h
Samedi 17 février 2023	Trespoux-Rassiels	9 h – 12 h
Jeudi 22 février 2023	Villesèque	15 h – 18 h
Mercredi 6 mars 2023	Trespoux-Rassiels	12 h – 15 h
Mardi 12 mars 2023	Villesèque	10 h – 13 h
Vendredi 15 mars 2023	Labastide -Marnhac	13 h – 16 h

2.2.3 – Organisation réunion publique :

Le Conseil Départemental a 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.

A la demande du CE et en accord avec le maître d'ouvrage la réunion a été enregistrée, par contre il n'a pas été établi de compte rendu de la réunion.

Etaient présents à cette réunion d'information :

- le Vice-président du Conseil Départemental 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,

🔄 Résumé synthétique de la réunion établi par le CE dans le cadre de son rapport d'enquête et en raison de sa présence à cette 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 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. Seules des questions concernant les contraintes que va imposer le chantier pendant la phase de travaux pour les déviations à mettre en place pour les déplacements locaux ont été exprimées.

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. J'en ai profité pour indiquer au public que le dossier était déjà disponible et consultable dans sa version numérique sur le site internet de la préfecture du Lot.

2.2.4 - Arrêté d'ouverture d'enquête :

Comme prévu par la réglementation, article R. 123-9 du code l'environnement :

L'arrêté de mise à l'enquête publique, ainsi que le texte de l'avis d'enquête publique destiné à l'affichage et aux journaux ont été rédigés en concertation avec l'autorité en charge de l'organisation de l'enquête, le porteur de projet et le CE.

L'arrêté de mise à l'enquête a été prescrit et signé par Madame la Préfète du Lot et publié le 19 janvier 2024 (Annexe B)

L'enquête a été ouverte sur les trois communes intéressées par le projet à savoir : Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels, Villesèque. Le siège de l'enquête a été établi à la mairie de Labastide-Marnhac.

2.2.5 - Lieux de consultation du dossier et des registres d'enquête :

📁 - Dossier d'enquête :

Le dossier physique était consultable pendant toute la durée de l'enquête dans chacune des trois mairies concernées à leurs heures habituelles d'ouverture.

J'ai vérifié à l'occasion de la première permanence le 12 février 2024 qu'il était complet en mairie de Labastide-Marnhac.

Le dossier d'enquête était consultable :

- directement à l'adresse internet : <https://www.registre-numerique.fr/rd653-cote-du-cluzel>. Le dossier a été mis à la disposition du public dès le premier jour de l'enquête et est resté accessible et

téléchargeable jusqu'au dernier jour. Il comportait l'intégralité des pièces du dossier physique, dans une présentation adaptée au téléchargement ;

- via le site internet des services de l'Etat sur le site : <http://www.projets-environnement.gouv.fr/> pour les enquêtes publiques, un renvoi par lien vers le site précédent ;

- sur les postes informatiques mis à disposition dans chacune des trois mairies permettant ainsi un accès au registre numérique à tout public.

- Registre Physique :

Trois registres papier de 32 pages numérotées (type Berger-Levrard) étaient mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête dans chacune des trois mairies (un par mairie) accessibles aux heures d'ouverture habituelles des différentes mairies, pour que chacun puisse y consigner ses observations.

Toutes les pages intérieures de ce registre ont été paraphées préalablement par mes soins.

- Registre numérique :

Le public pouvait déposer ses contributions sur un registre numérique tenu à sa disposition à l'adresse internet : <https://www.registre-numerique.fr/rd653-cote-du-cluzel> ou accessible via le site internet de la Préfecture du Lot : www.lot.gouv.fr

- Courriel :

Le public pouvait également adresser ses contributions par mail à l'adresse suivante : rd653-cote-du-cluzel@mail.registre-numerique.fr

- Courrier postal :

Enfin, le public pouvait également adresser ses observations au CE par courrier postal à la mairie de Labastide-Marnhac.

La société Publilégal, mandatée par le Conseil Départemental, avait en charge la gestion du registre électronique mis à la disposition du public.

Conformément aux dispositions de l'article 3 de l'arrêté de mise à l'enquête publique, les contributions du public adressées par mail ou courrier postal et celles déposées sur le registre papier ont été envoyées après scan par les secrétariats de mairie sur l'adresse dédiée par Publilégal qui les a incluses sur le registre numérique de manière à être consultables par le public.

D'autre part, le CE a fait suite à la demande d'un contributeur, parue sur le registre numérique en début d'enquête, souhaitant disposer d'une vue aérienne (type google earth) incluant le futur tracé. J'ai interrogé le responsable du projet pour savoir s'il était en mesure de fournir un tel document. La réponse a été positive dès le lendemain. J'ai estimé que ce document plus informatif pouvait servir au public et en accord avec l'autorité organisatrice, il a été rajouté aux dossiers papiers des 3 mairies et au registre numérique servant ainsi de support supplémentaire pour voir le positionnement du tracé.

2.3 – Mesures de publicité :

Annonces dans les délais prévus par la réglementation dans deux journaux : la Dépêche du Midi, quotidien régional et La Vie Quercynoise, hebdomadaire local :

La Dépêche du Midi : 25/01/2024 et le 15/02/2024

La Vie Quercynoise : 25/01/2024 et le 15/02/2024

Affichage sur les lieux de l'enquête : 7 panneaux sur site, plus trois dans chacune des mairies et les hameaux les plus proches de la section concernée, soit au total 16 panneaux règlementaires visibles de la voie publique.

Un article de presse est paru dans la Dépêche du Midi du lundi 12 février (jour d'ouverture de l'enquête) résumant la précédente réunion d'information du 7 février et précisant les différentes permanences du CE.

Avis et dates de l'enquête publique également publiée sur le site internet de la Préfecture (lot.gouv.fr) avec le dossier complet à partir du 24 janvier 2024 (voir copie écran ci-dessous) :

The screenshot shows the website of the Prefecture of Lot. The header includes the logo of the Prefecture of Lot and the text 'Les services de l'État dans le Lot'. There are navigation links for 'Nous contacter' and 'Paramètres d'affichage'. A search bar is present with the text 'Rechercher'. The main navigation menu includes 'Actualités', 'Actions de l'État', 'Services de l'État', 'Publications', and 'Démarches'. The breadcrumb trail is 'Accueil > Publications > Participations du public > Participations du public > Enquête publique relative au projet d'aménagement routier RD 653 Cluzel (année 2024)'. The main heading is 'Enquête publique relative au projet d'aménagement routier de la RD 653 au niveau de la côte du Cluzel sur les communes de Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels et Villesèque (année 2024)'. Below the heading, it says 'Mis à jour le 24/01/2024'. The text describes the project and the public inquiry period from February 12 to March 15, 2024. It provides a link to the digital register: <https://www.registre-numerique.fr/rd653-cote-du-cluzel>. There is a download link for 'APOE_E-2024-14' (PDF - 0,38 Mb - 24/01/2024).

et à partir du 29 janvier 2024 sur le site internet du Conseil Départemental (lot.fr) avec des liens renvoyant directement sur le site de la préfecture et sur le site du registre numérique (copie écran ci-dessous).

The document details the public inquiry process for the road improvement project. It states that the inquiry is held from February 12 to March 15, 2024. It lists the documents available online: the Prefecture of Lot website and the digital register. It specifies that observations and proposals can be submitted during the inquiry period via email (rd653-cote-du-cluzel@mail.registre-numerique.fr). It also notes that observations can be submitted at the three municipalities: Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels, and Villesèque. A public information meeting is scheduled for Wednesday, February 7, 2024, at 19:00 hours at the Labastide-Marnhac town hall. A green box highlights the dates and times for the commissioner's permanences: Monday, February 12, 2024 (9:00-12:00) at Labastide-Marnhac; Saturday, February 17, 2024 (9:00-12:00) at Trespoux-Rassiels; Thursday, February 22, 2024 (15:00-18:00) at Villesèque; Wednesday, March 6, 2024 (12:00-15:00) at Trespoux-Rassiels; Tuesday, March 12, 2024 (10:00-13:00) at Villesèque; and Friday, March 15, 2024 (13:00-16:00) at Labastide-Marnhac. The text concludes with 'Photo d'illustration'.



ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE DANS LE CADRE DES DEMANDES D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE, DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE ET DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME RELATIVES À L'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DÉPARTEMENTALE 653 AU NIVEAU DE LA CÔTE DU CLUZEL

OUVERT LE 12/02/2024 À 09 HEURES PAR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR, CE REGISTRE SERA CLOS LE 15/03/2024 À 16 HEURES

Avis CE : J'ai ainsi pu vérifier :

- les parutions des avis règlementaires dans la presse,
- la présence de l'affichage règlementaire dans chacune des mairies et sur le site du projet (Annexe I implantation des affiches),
- la présence de l'avis d'enquête sur le site internet du registre numérique et des services de l'état,
- la mise en service du registre numérique 15 jours avant le début de l'enquête pour la disponibilité de l'ensemble du dossier en téléchargement pendant toute la durée de l'enquête et l'accessibilité pour tous des contributions déposées sur celui-ci.

J'en conclus que toutes les obligations règlementaires ont été respectés et que le public a été parfaitement informé de la tenue de l'enquête publique.

3 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE :

3.1 – Les permanences :

Conformément à l'arrêté préfectoral, l'enquête s'est tenue du lundi 12 février au vendredi 15 mars 2023 sur une durée totale de 33 jours et j'ai tenu 6 permanences en présentiel détaillées au § 2.2.2 qui se sont déroulées sans incidents (voir détail tableau suivant) :

- Permanence du 12 février 2024 à Labastide-Marnhac : reçu au total 8 personnes
- Permanence du 17 février 2024 à Trespoux-Rassiels : 1 entretien oral avec le Maire – pas de visites ni de dépositions
- Permanence du 22 février 2024 à Villesèque : reçu au total 10 personnes
- Permanence du 6 mars 2024 à Trespoux-Rassiels : reçu au total 6 personnes
- Permanence du 12 mars 2024 à Villesèque : reçu au total 3 personnes
- Permanence du 15 mars 2024 à Labastide-Marnhac : reçu au total 4 personnes

3.2 – Les observations : nombre et modalités d'enregistrement

● Toutes les observations (de 1 à 49) sont répertoriées et synthétisées par thèmes dans le procès-verbal (annexe K) selon le code suivant :

- Registre numérique : @..
- Adresse électronique : E ..
- Courrier : C..
- Registre papier : R..

Elles figurent en version complète dans la photocopie du registre numérique (annexe L) annexée au **procès-verbal**.

Permanences	Nbre Visiteurs	Contributions Orales en permanence	Dépositions Registre Papier	Dépositions Registre Numérique	Dépositions adresse électronique	Courrier
12 février 2024 Labastide-Marnhac	8	5	3			
17 février 2024 Trespoux-Rassiels	1	1	0			
22 février 2024 Villesèque	10	2	4			
6 mars 2024 Trespoux-Rassiels	6	1	4			
12 mars 2024 Villesèque	3	2	5			
15 mars 2024 Labastide-Marnhac	4	1	5			
Total général	32	12	21	15	1	12

♦ Ce sont donc **49 observations écrites**, tous registres confondus, et **12 contributions orales** en permanence dénombrées sur l'ensemble des moyens mis à la disposition du public qui sont parvenues au CE comme décomposées ci-dessus permettant de qualifier cette participation de convenable et intéressante.

♦ On peut noter que 32 personnes sur les trois mairies se sont déplacées en permanence pour rencontrer le CE avec 12 visiteurs à Labastide –Marnhac, 13 visiteurs à Villesèque et 7 visiteurs à Trespoux-Rassiels.

♦ Trois associations ont déposé pendant cette enquête :

- Avenir Vivant et Citoyen en Quercy sur les mobilités douces,
- Association pour la sauvegarde et la valorisation du patrimoine de Villesèque pour la protection du patrimoine,
- Association Cahors Cyclotourisme sur les mobilités douces.

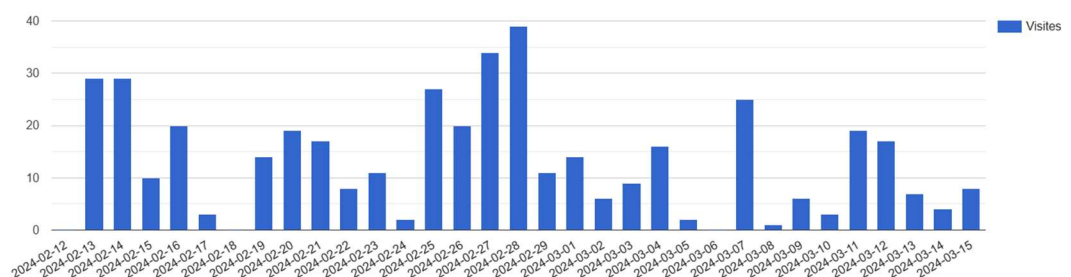
♦ Les habitants du hameau du Cluzel se sont mobilisés contre les nuisances sonores et pour un passage souterrain sous la nouvelle voie et ont déposés une dizaine de courriers ,

♦ La liste nominative des différents contributeurs figure sur le procès-verbal en annexe K.

♦ Les conditions de réception du public ont été satisfaisantes et même confortables, avec une bonne organisation de chacun des trois secrétariats de mairie.

● Dossier dématérialisé :

Le commissaire enquêteur a noté avec intérêt le grand nombre de vues (687) comptabilisées pour la consultation du dossier en ligne avec téléchargements de documents (612), ainsi que de visiteurs (132) et de visites (233) sur le site internet du registre numérique. On peut noter pour ces dernières, une affluence plus forte, au début et en milieu d'enquête publique comme en témoigne le graphique suivant extrait du registre. Cela donne également une idée de la mobilisation du public pour cette enquête



Graphique du nombre de visites

♦ Il peut être intéressant de noter la répartition géographique des connexions qui correspond à 80% pour la zone du projet, essentiellement le sud du département, 12% dans la région parisienne et 8% sur le reste du territoire national. A noter une connexion venant de l'étranger (Allemagne).

Cette statistique permet de pointer l'intérêt majeur de l'utilisation du registre numérique pour rendre possible au plus grand nombre la participation à l'enquête publique.

♦ Un certain nombre de personnes ayant pu ainsi obtenir des réponses à leurs questions ou à leurs inquiétudes, grâce à cette possibilité, n'ont sans doute pas éprouvé le besoin de se déplacer pendant les permanences ou de déposer des observations numériquement.

♦ Malgré la consistance du dossier, tous les documents ont été à minima consultés avec un avantage au résumé non technique, à l'avis de la MRAe et à la cartographie introduite en complément au début de l'enquête.

♦ La majorité des gens que j'ai pu interroger m'a confirmé que c'est grâce à l'affichage qu'il a pris connaissance du projet et des permanences.

Dans ce premier bilan numérique le CE constate que le public est largement favorable à ce projet puisqu'il n'y a pas d'opposition déclarée mais seulement des demandes d'amélioration du projet concernant essentiellement les nuisances sonores, les mobilités douces et le passage sous la nouvelle route.

3.3 - Clôture de l'enquête :

Clôture des registres - fin de l'enquête :

A l'issue de l'enquête publique (vendredi 15 mars 2023 – 16 h), tous les registres d'enquête ont été rapatriés en fin d'après-midi au siège de l'enquête par les maires des deux communes :

- un registre pour Labastide-Marnhac,
- un registre pour Trespoux-Rassiels ramené par Mr LAVAU, maire de Trespoux-Rassiels,
- un registre pour Villesèque ramené par Mr OUSTRY, maire de Villesèque,

Les 3 registres ont été clos ce même jour par le CE.

Le CE a vérifié que l'ensemble des scans des registres papier soit conformément intégrés au registre numérique pour une exploitation complète des observations. Ce sont donc au total 49 observations enregistrées pour cette enquête publique (annexe L).

L'enquête s'est déroulée normalement et règlementairement selon les modalités définies dans l'arrêté du 19 janvier 2024, sur 33 jours consécutifs, sans incident à signaler et avec une participation ou contribution du public convenable mais à mettre, tout de même, en regard du nombre de personnes ayant consulté ou téléchargé le dossier via le registre numérique ou visualisé le dossier en ligne.

Les registres papiers ont été remis à la préfecture du Lot en même temps que le rapport d'enquête sous format papier et informatisé.

3.4 – Procès-verbal

A l'issue de l'enquête publique, l'ensemble des documents **procès-verbal + photocopie du registre numérique** a été remis et commenté avec Monsieur DELPECH, Chef du Service Etudes et Travaux neufs routiers et Mr HERMET son collaborateur, le 19 mars 2024 à 14h dans les locaux du Conseil Départemental (annexes K et L).

Conformément à la réglementation en vigueur, article R.123-18 du Code de l'Environnement, le maître d'ouvrage dispose d'un délai légal de 15 jours pour produire son mémoire réponse, ce délai est fixé au 2 avril 2024.

Le mémoire réponse du maître d'ouvrage a été communiqué au CE le 26 mars 2024 par mail et par courrier postal version papier reçu le 2 avril 2024 dans les délais règlementaires ; Il figure en annexe M.

4 – AVIS DES PPA ET AUTRES :

4.1 – Avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)

Avis du CNPN en date du 17 juillet 2023

L'avis du CNPN note quelques faiblesses dans l'inventaire et surtout une certaine "vétusté" des données. Il estime 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 émet un **avis favorable** à cette demande de dérogation **avec les conditions suivantes** :

- ◆ Corriger les formulaires Cerfa et faire une demande de destruction pour la flore,
- ◆ Passer la compensation à 50 ans pour les pelouses et autres milieux,
- ◆ Sécuriser les parcelles de compensation en les classant en aires protégées,
- ◆ Vérifier l'efficacité des ouvrages hydrauliques restaurés et des mamelons verts,
- ◆ Se faire accompagner par l'OFB pour la restauration du ruisseau du Bartassec,

4.2 – Mémoire réponse du maître d'ouvrage au CNPN

Mémoire réponse en date de septembre 2023

A chaque condition formulée dans l'avis, le MO a apporté une réponse synthétisée ci-dessous par le CE :

- Dans la dernière version du dossier de dérogation, le CERFA relatif à la destruction de la flore a été rajouté.

- La durée de compensation sur pelouse et autres milieux est bien portée à 50 ans et l'estimation du coût des mesures est modifiée en conséquence.

- Les parcelles sont toutes intégrées dans la procédure de DUP et l'outil foncier ORE (Obligations Réelles Environnementales) sera appliqué pour assurer la pérennité des mesures compensatoires. De plus le Département a signé une convention de coopération avec le Conservatoire des Espaces Naturels Occitanie (CEN) de façon à assurer la préservation des espaces naturels, la mise en œuvre, la gestion et le suivi des mesures de compensation et la pérennité des milieux.

La démarche pour faire reconnaître ces ORE au titre des aires protégées sera réalisée par le département.

- Le MO propose deux méthodes de vérification pour le fonctionnement des ouvrages hydrauliques : une première méthode, déjà expérimentée qui consiste à installer des pièges photos à l'entrée des ouvrages avec relève régulière des cartes SD.

Parallèlement un recensement des collisions animales routières est mis en place permettant de valoriser et transmettre des données pour comprendre le déplacement des espèces sur le territoire et identifier les secteurs les plus accidentogènes pour la faune afin d'améliorer les conditions de franchissement de la route : passage souterrain, plantations de haies, clôtures, ...

▪ Le MO sollicitera l'Office Français de la Biodiversité (OFB) pour la restauration du ruisseau du Bartassec, et propose sur la durée du chantier la création d'un comité de suivi des mesures environnementales réunissant les différents acteurs intervenants dans le domaine environnemental.

Le CE considère les réponses apportées point par point au CNPN comme complètes et précises avec les solutions envisagées. En outre le CE trouve intéressante la proposition de création d'un comité de suivi dans le but de formaliser une surveillance efficace permettant d'assurer la pérennité des milieux avec les différents acteurs agissant au niveau environnemental que sont : CEN, OFB, DREAL, DDT, ADASEA, CATZH.

4.3 – Avis de la MRAe

La MRAe a rendu son avis le 20 juin 2023.

Le rappel du cadre juridique par la MRAe permet de noter qu'il s'agit d'un projet soumis à un examen au cas par cas (rubrique 6° a) pour la construction de routes classées. Le Conseil Départemental, maître d'ouvrage du projet, a décidé de réaliser une étude d'impact volontaire au vu des enjeux environnementaux du secteur.

Elle signale d'autre part que conformément à l'article R.122-7 du code l'environnement ont été consultés :

- **le préfet du département** qui a répondu en date du 5 juin 2023 au titre de ses attributions en matière d'environnement
- **l'Agence Régionale de Santé (ARS)**
- **l'Office Français de la Biodiversité (OFB)** qui a répondu en date du 25 mai 2023.

Pour rappel, l'avis de la MRAe ne porte pas sur le bien-fondé du projet, **mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.**

Cet avis n'est donc ni favorable, ni défavorable, mais vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

☞ **Sur la qualité de l'étude d'impact, la MRAe recommande :**

- ◆ De fournir des cartes au 1/25 000 pour une meilleure compréhension du public
- ◆ De compléter ou actualiser les données des différentes thématiques environnementales
- ◆ De rapporter les mesures proposées dans le dossier loi sur l'eau au sein de l'étude d'impact pour une meilleure compréhension du projet.
- ◆ De croiser la localisation des aires de stockage et de tous les éléments de la phase de travaux avec les enjeux biodiversité
- ◆ De compléter l'étude d'impact par une évaluation des incidences des fouilles archéologiques (mis en place ERC si nécessaire)

☞ **Sur la justification des choix retenus au regard des alternatives, la MRAe recommande :**

- ◆ De compléter l'analyse des solutions alternatives en prenant en compte un scénario actualisé d'amélioration des conditions de circulation sur l'infrastructure en place afin d'être en cohérence avec les objectifs de transition énergétique, de neutralité carbone et de "zéro artificialisation nette".

☞ **Sur la prise en compte de l'environnement dans le projet, la MRAe recommande :**

Consommation d'espaces et artificialisation des sols :

- ◆ De préciser comment les communes intègrent les conséquences du projet dans le but de limiter la consommation d'espace et de lutter contre l'artificialisation
- ◆ D'expliciter le devenir de l'ancienne voirie et des délaissés routiers

Bilan des émissions de gaz à effet de serre :

- ◆ De compléter le bilan des émissions de gaz à effet de serre et l'évaluation de l'empreinte carbone du projet et de présenter des mesures ERC adaptées

Le trafic routier et les déplacements :

- ◆ D'actualiser et de détailler l'étude du trafic
- ◆ D'étudier les conséquences des déviations temporaires pendant la phase travaux sur les riverains (sécurité routière, nuisance sonore)

Nuisances sonores :

◆ de compléter l'analyse des nuisances sonores (cartes plus précises, données à actualiser, conclusions plus précises) et d'en déduire les mesures ERC adaptées

Pollutions atmosphériques, qualité de l'air :

◆ De compléter l'étude sur la qualité de l'air et les impacts que cela implique sur les populations à proximité de la route

Préservation de la biodiversité :

◆ De mettre en place un suivi piézométrique sur des années complètes afin de d'établir la surface réelle des zones humides impactées et adapter les mesures en conséquence

◆ de compléter l'étude d'impact par les descriptifs cartographiques et coûts des mesures de compensation zones humides

◆ de compléter les mesures compensatoires afin de démontrer qu'elles représentent des gains écologiques significatifs

Paysages :

◆ de compléter l'analyse paysagère avec des photomontages notamment vis-à-vis des habitations situées à proximité du projet

Risques naturels :

◆ de compléter l'analyse des risques d'instabilité des sols avec des études géotechniques complémentaires et adapter les mesures en conséquence

Gestion des eaux, assainissement :

◆ de préciser les mesures pour préserver la source du Bartassec très proche du remblai routier

4.4 - Mémoire réponse à l'avis de la MRAe

Le porteur de projet répond point par point à chacune des observations de la MRAe en apportant des explications et des développements plus ou moins complets en fonction des compléments demandés.

Dans sa **justification des choix de tracés**, le MO rappelle que la variante retenue est celle qui minimise les impacts aux plans : paysager, terrassements, hydraulique et habitats. La rectification intègre, une préservation majeure du fond de vallée côté est et l'utilisation de l'emprise de l'ancienne voie ferrée côté ouest.

Sur la justification du **choix des alternatives de tracés** (p.38-44 du RNT) à la lecture du dossier, le CE relève que le choix du tracé définitif s'est fait selon trois critères concernant la fonctionnalité routière et sécurité, l'environnement et les incidences sur les espèces protégées mais s'étonne que le critère financier n'ait pas été abordé au moins pour le tracé marron qui semble aussi cohérent et judicieux en terme d'impact sur le milieu naturel que le tracé choisi. Ce point fera l'**objet d'une question écrite du CE (❶)** d'autant que la MRAe considère que la recherche de solutions alternatives n'est pas complète et devrait intégrer un scénario avec une actualisation de l'enjeu sécuritaire.

Sur la **qualité de l'étude d'impact**, le MO apporte les réponses nécessaires en précisant que la DRAC a été sollicitée pour prescrire les zones du diagnostic archéologique qui seront évitées ou mises en défens par l'écologue du département si besoin est (l'archéologie préventive représente 10 % de la surface du projet).

Sur la prise en compte **de l'environnement** dans le projet, le département a pris la mesure du besoin de préservation du milieu écologique et de la nécessité de mettre en place des mesures de compensation de la biodiversité en prévoyant un budget conséquent et en associant les différents organismes dans un futur comité de suivi.

Un complément d'études (20 pages) a été ajouté sur les impacts du projet pour les émissions de gaz à effet de serre (GES) avec des hypothèses de calcul en 2030 et en 2050 apportant une réponse plus complète à la demande de la MRAe.

Une mesure compensatoire couvrant une superficie de 8035 m² a été retenue pour pallier à la perte de zone inondable et de zones humides dans le vallon avec des mesures écologiques associées.

Le projet génère une surface défrichée de 4,08 ha en milieux secs et 0,15 ha en milieux humides pour un total de 4,23 ha défrichées dans le cadre de sa réalisation.

4.5 - Avis des collectivités locales

Comme le rappelle l'article 11 de l'arrêté préfectoral prescrivant cette enquête, les conseils municipaux des trois communes : Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels et Villesèque ainsi que les conseils communautaires auxquels appartiennent les communes précitées, sont appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation dès le début de la phase d'enquête publique. Ne peuvent être pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête.

4.5.1 - Avis de la Commune de Labastide-Marnhac :

Dans sa délibération du 28 mars 2024, l'autorité municipale, après avoir pris connaissance du nouveau tracé, donne un avis favorable au projet d'aménagement de la RD653 au niveau de la côte du Cluzel.

4.5.2 - Avis de la Commune de Trespoux-Rassiels :

Le CE n'a pas reçu d'avis de la commune de Trespoux-Rassiels. Le Maire a déposé une observation pour laquelle le porteur de projet a répondu dans le mémoire réponse (annexe M).

4.5.3 - Avis de la Commune de Villesèque :

Dans sa délibération du 7 mars 2024, l'autorité municipale a émis un avis très favorable à l'unanimité assorti de trois recommandations :

- nécessité de réaliser un carrefour giratoire au croisement RD 653 et 656
- réalisation de la déviation du bourg de Villesèque
- poursuivre l'aménagement routier du haut de la côte du Cluzel jusqu'au carrefour RD653 et 656.

4.5.4 - Avis de la Communauté de Communes de la Vallée du Lot et du Vignoble (CCVLV) :

Suite à ma demande du 26 mars 2024, la Directrice de l'aménagement et de l'Urbanisme de la CCVLV m'a informé par mail du 27 mars 2024 que le conseil communautaire de la Vallée du Lot et du Vignoble n'a pas rendu d'avis par délibération concernant la DUP de l'aménagement RD 653 côte du Cluzel valant donc avis tacite favorable.

4.5.5 - Avis de la Communauté d'Agglomération du Grand Cahors (CAGC) :

Dans sa délibération du 11 mars 2024, le conseil communautaire du Grand Cahors après consultation des documents mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête émet un avis favorable considérant que le projet de réhabilitation de l'ancienne décharge de Brousseyras supporté par le Grand Cahors ne sera pas affecté et tout en restant très vigilant quant à la suite du projet d'aménagement de la RD 653 tout au long de son déroulement.

5 - ANALYSE DES OBSERVATIONS

Compte tenu du nombre et de la répartition des thèmes abordés dans la majorité des contributions, j'effectuerai une analyse suivant ces thèmes définis ci-dessous et repris dans le procès-verbal de synthèse adressé au porteur de projet en fin d'enquête :

- Sécurité,
- Développement économique,
- Mobilités douces, (déplacement vélos, voie verte)
- Protection du milieu naturel, (eaux, sources, paysage, faune, flore)
- Protection du milieu humain, (agriculture, nuisances sonores, pollutions)
- Urbanisme, parcellaire, (emplacement réservé)
- Divers,

La présentation sera dans l'ordre suivant :

- présentation du thème suivant l'étude d'impact,
- synthèse des observations,
- réponses du maître d'ouvrage (texte encadré),
- appréciation du CE (texte bleu times new roman)

-Thème ou observation

- réponse du maître d'ouvrage

- appréciation et avis du CE

5.1 – Thème sécurité :

Il est ici essentiellement question de sécurité routière vu l'objectif du projet de réduire le caractère accidentogène de cette portion de route départementale.

Le dossier fait état d'un bilan statistique sur une **période de 10 ans (2011-2020)** de **44 accidents** relevés (dont les $\frac{3}{4}$ des blessés ont dû être hospitalisés) en constatant que le plus grand nombre d'entre eux est lié à un défaut de maîtrise du véhicule. Seize accidents ont été répertoriés sur une seule année (2012).

Le trafic moyen journalier est de 3740 véhicules par jour avec une augmentation prévisible de 2,5% par an, qui nous amènerait à plus de 7100 véhicules /jour à l'horizon 2040.

◆ Nous sommes ici sur la section de route topographiquement la plus marquée de l'itinéraire avec une déclivité importante et des virages prononcés ou la présence simultanée de deux poids lourds de fort tonnage et de grande longueur dans un même virage entraîne un risque élevé de collision si la vitesse n'est pas fortement réduite (voir photos contribution C21).

◆ Malgré la signalisation, beaucoup de sorties de route pour des véhicules légers sont dues conjointement au profil en plan très sinueux et à un défaut de maîtrise du véhicule, principalement en période hivernale lors d'épisodes de fortes gelées rendant la route verglaçante et dangereuse car fortement exposée au nord.



La carte de localisation des accidents fournie dans le dossier d'enquête confirme l'ensemble de ces données.

◆ Le projet s'inscrit dans la continuité de l'aménagement déjà réalisé dans la vallée en direction de Cahors avec des caractéristiques techniques identiques. Le tracé reprend une partie de l'assiette de l'ancienne voie ferrée où des enjeux espèces protégées ont été identifiés puis rectifie une série de virages dans la vallée du Bartassec en élargissant la voie actuelle permettant de réduire les impacts aux dépens des espèces animales et végétales inféodées aux prairies.

◆ Beaucoup d'habitues du trajet (domicile – travail) et même certains poids lourds, aux dires des élus préfèrent utiliser l'itinéraire de la RD 27 moins exposé au risque de verglas en période hivernale mais impliquant la traversée du village de Trespoux-Rassiels rendant sa traversée plus risquée sur une route moins adaptée au passage de poids lourds.

♦ Même si la MRAe dans son analyse recommande d'actualiser et détailler l'étude de trafic pour lequel le département a répondu jusqu'en 2022 en mentionnant une faible évolution du trafic, il n'en reste pas moins que la dangerosité du tronçon reste bien présente.

La sécurité pendant la phase de travaux :

Les travaux sont prévus pour une période de 27 mois répartis en 12 mois de travaux préalables et 15 mois de terrassement et de construction de chaussées. Les travaux sous route barrée sont prévus pour une durée approximative de 9 mois.

La MRAe recommande d'étudier les conséquences des déviations temporaires en terme de sécurité et de nuisance sonore. La réponse du département (dans son mémoire réponse) m'apparaît brève et incomplète suscitant une question de ma part. Le CE s'interroge sur les itinéraires de déviation envisagés pendant cette période sous route barrée pour la circulation des poids lourds en transit et sur les impacts pour les riverains des villages avoisinants concernés.

Cette interrogation fera l'objet d'une **question écrite** du CE au porteur de projet, dans le cadre du procès-verbal, reproduite ci-dessous :

👉 Question du commissaire enquêteur :

④ : Concernant la phase de travaux, le CE s'interroge sur les itinéraires de déviation envisagés pendant la période de rectification avec route barrée pour les poids lourds en transit. Quels sont les axes de substitution prévus car la réponse fournie à la MRAe indique des routes structurantes aptes à supporter le trafic ? Les riverains des villages avoisinants sont-ils concernés et risquent-ils d'être impactés ?

👉 **Questions sur la sécurité liées aux observations : @3, R19, R32, @27**

@3 - Après réalisation du projet le trafic va se déplacer vers la RD67 très urbanisée et non aménagée.
- S'interroge sur le reclassement de la voirie ?

Réponse du MO :

L'aménagement de la côte du Cluzel est une rectification de la route existante et ne va donc pas modifier le trafic sur la RD653 ni générer des reports de trafics sur les voies secondaires dont fait partie la RD67. Par ailleurs, les différents carrefours permettant de raccorder les différentes voies secondaires sont maintenus et sécurisés. Enfin, il n'est pas prévu de déclassements ou de reclassements de ces différentes voies secondaires. Le seul déclassement prévu concerne une partie de la RD653 déviée (délaissée) qui va permettre de désenclaver diverses parcelles boisées.

@19 - Dans quelle mesure la mise en service de ce projet va réduire l'importance du trafic sur l'axe Fumel Mercuès, Cahors,

Réponse du MO :

Réponse : Depuis la mise en place du fléchage du Lot et Garonne sur l'axe composé des RD653 et RD656 (plateau de Sauzet) il y a plusieurs années, l'axe Cahors – Lot et Garonne par la vallée du Lot (RD811) a vu son trafic diminuer puis se stabiliser.
L'aménagement de la côte du Cluzel n'aura donc qu'un impact infime sur le trafic de la RD811 dans la vallée du Lot.

R32 - M. LAVAU, Maire de Trespoux-Rassiels :

- S'interroge sur la dégradation en cours d'un pont voie ferrée route de la Gentillade et la nécessité de le démolir ?
- Pendant les travaux : nécessité de prévoir un sens unique et un recalibrage de la route de la Gentillade.

Réponse du MO :

L'ouvrage sous la voie ferrée est en dehors de la zone des travaux concernant l'aménagement de la côte du Cluzel et il ne sera donc pas démoli.

Par ailleurs, cet ouvrage rétablissant une voie communale, le Département du Lot n'est pas compétent pour une éventuelle intervention.

Enfin, les travaux d'aménagement de la côte du Cluzel vont se faire sous route barrée. A ce titre, il sera mis en place une déviation pour le trafic de transit (RD811 dans la vallée du Lot puis Fumel, Tournon d'Agenais et Lauzerte) ainsi que pour le trafic local (RD8/RD23 par Luzech et Sauzet ainsi que RD27 par Trespoux-Rassiels). La VC de la Gentillade sera donc fermée au droit du chantier et les usagers pourront emprunter les différentes déviations mises en place.

@27 - Habitant de la commune de Carnac-Rouffiac, administrateur de France Nature Environnement Occitanie Pyrénées et de plusieurs associations locales soucieuses de l'environnement.

- Conscient de la nécessité d'améliorer la sécurité, s'inquiète cependant de l'ampleur des travaux prévus et des conséquences néfastes pour l'environnement que ce projet induit.

Des alternatives sont envisageables :

- Plutôt qu'une augmentation de la vitesse jusqu'à 90 km/h, préférable d'aménager les virages les plus dangereux, en incitant à la réduction de la vitesse par des dispositifs adéquats,
- Les effets induits par le projet présenté sont sous-estimés et datés,
- Les travaux prévus entrent en contradiction avec les prescriptions actuelles concernant les espaces naturels et la préservation de la biodiversité,
- La durée des travaux, prévus sur une période de 27 mois, nécessitera la mise en place de déviations dont les incidences seront négatives pour l'environnement et les conditions de circulation, compte tenu du réseau routier alternatif dangereux, étroit et en mauvais état.

Réponse du MO :

L'ensemble des travaux (terrassements, assainissements, chaussées, aménagements paysagers, équipements de sécurité, signalisations,...) sont prévus sur une durée de 15 mois dont 9 mois sous route barrée. Les déviations mises en place se feront sur des routes structurantes aptes à supporter le trafic en toute sécurité.

D'une manière générale, l'objectif recherché est l'amélioration de la sécurité des usagers sur l'ensemble de l'itinéraire Cahors – Lot et Garonne ce qui passe par un traitement homogène et cohérent de l'ensemble des sections composant l'itinéraire que ce soit en termes de géométrie, de largeur de chaussée ou bien de limitation de vitesse.

Ainsi, la vitesse limite retenue sur l'ensemble des projets réalisés ou à l'étude est de 80 km/h.

Par ailleurs, les projets réalisés ou à l'étude respectent les guides de conception routière en vigueur (Aménagement des Routes Principales, Aménagement des Carrefours Interurbains,...). Ces guides, qui font office de normes routières, classent notre infrastructure (RD653 et RD656) dans la catégorie R80 ce qui implique des rayons minimums ainsi que des pentes longitudinales maximales à respecter pour assurer une sécurité maximale des usagers.

Le tracé retenu (tracé bleu) pour l'aménagement de la côte du Cluzel est le seul qui respecte l'ensemble des principes et des normes évoqués précédemment. Les trois autres tracés (tracés marron, rouge et vert) dérogent à la catégorie R80 dans leur conception. En effet, les rayons en plan sont beaucoup plus serrés et classent ces variantes dans la catégorie R60 ce qui est contraire à l'objectif de traitement homogène et cohérent de l'ensemble de l'itinéraire.

Enfin, il convient de préciser que la catégorie R60 apporte moins de sécurité et moins de confort à l'utilisateur que la catégorie R80.

D'autre part, le tracé retenu est celui de moindre impact (géométrie, exploitation ultérieure, environnement, acoustique, hydraulique,...) et il ne pourra pas évoluer pour réduire les emprises sur les milieux naturels. Concernant la préservation des milieux naturels, il est important de rappeler que diverses dispositions ont été étudiées puis travaillées avec les services de l'Etat afin de respecter le principe d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet.

Commentaire et avis CE :

Concernant les réponses liées au questionnement sur la sécurité, le MO répond à chacune d'elles en apportant les précisions nécessaires. On peut ainsi noter que cet aménagement n'aura que peu d'influence sur le trafic de la RD 811, qu'il correspond à la catégorisation des infrastructures routières R80 impliquant des rayons minimums et des pentes longitudinales maximales correspondant au tracé bleu présenté.

Cet aménagement supprimera bien le danger des virages actuels ou à défaut le réduira, le risque de croisement dangereux entre poids lourds dans la zone la plus vireuse sera supprimé.

La conception de cet aménagement selon les mêmes caractéristiques que le précédent aménagement déjà réalisé (Cahors sud – fond de la côte du Cluzel) autorisera une circulation plus fluide et régulière sur l'ensemble du parcours.

Sur l'ensemble des observations, la grande majorité du public aborde la sécurité et le besoin nécessaire de réaliser ces travaux de rectification de la côte du Cluzel. Certaines personnes insistent sur l'urgence de débiter les travaux.

A l'évidence il y a une forte mobilisation pour que ce projet démarre le plus tôt possible pour une amélioration certaine des conditions de circulation.

Dans la mesure où l'objectif prioritaire déterminé et clairement défini par le porteur de projet, par ailleurs responsable de la sécurité sur les routes du département, est bien de réduire l'accidentologie et le coût humain des accidents, le CE considère cet objectif comme un enjeu humain d'utilité publique. C'est un élément essentiel que je prendrai en compte à sa juste mesure dans mes conclusions motivées.

5.2 – Thème développement économique :

Le développement économique de la zone d'activités sud du Grand Cahors est l'un des objectifs du département dans le cadre de ce projet en renforçant le maillage du réseau routier départemental et en améliorant la desserte avec le bassin d'emploi de Villeneuve sur Lot sans passer par la vallée du Lot.

Ce projet est partie intégrante du programme d'aménagement des RD 653 / RD 656 qui comporte six opérations dont deux sont réalisées (section RD820-côte du Cluzel et déviation de Sauzet), deux en cours d'aménagement (Villesèque-Sauzet et côte du Cluzel) et deux dont les études vont être lancées (déviation de Villesèque et de Saint-Matré).

De plus cet axe structurant sert d'itinéraire de substitution à l'autoroute A20 pour rejoindre l'A62 dans le cas d'une fermeture de celle-ci et à vocation à être de plus en plus utilisé par les poids lourds car il reste un axe de substitution aux autoroutes à péage pour le transit est-ouest sur la région.

D'où la nécessité de rendre l'ensemble de l'itinéraire sécurisé et sécurisant pour les usagers avec de meilleures conditions de confort routier.

Le développement économique du bassin de Cahors a été évoqué dans plusieurs observations de même que le nécessaire désenclavement du sud du département.

☞ Les observations liées à ce thème ne présentent que des avis favorables sans questionnement

Avis CE : Le CE est bien conscient que cette amélioration et sécurisation de cette portion routière ne pourra être que bénéfique pour l'ensemble de l'économie locale sans oublier la filière agricole du sud du département (Quercy Blanc).

Dans le cadre du développement touristique, il existe le projet en cours de développement de la voie verte dans la vallée du Lot spécifiquement adapté en parallèle de cet itinéraire et qui répond à la demande du code de l'environnement.

En application de l'article L228-3 du code l'environnement et dans le cadre de ce projet l'évaluation d'un besoin en aménagement cyclable a été réalisé et il n'existe pas actuellement d'usage avéré du deux roues pour un usage domicile-travail.

Malgré cela le projet prévoit la mise en place d'un revêtement enrobé sur l'accotement sur deux mètres de large pouvant accueillir une circulation de cyclistes et pour un usage loisir le projet conserve la continuité des cheminements inter-vallons.

☞ **Observations concernées : @1, @24, @31 (avecq), - R34 ; @14 - R36 - C48**

Rappel des questions synthétisées :

- Beau projet, mais manque cependant de donner la place aux mobilités douces
- Pourquoi ne pas profiter de cet investissement massif pour aménager ce tronçon qu'il sera beaucoup plus difficile de faire après coup ?
- Opportunité de créer une voie verte,
- Anticiper le développement des solutions alternatives à la voiture,
- Ne voit aucun volet sur les circulations douces dans le dossier,
- Aucune alternative n'est présentée dans le projet du Cluzel, ni voie verte, ni arrêt de bus,
- Regrette que la plateforme ferroviaire existante soit hypothéquée par la démolition de ponts et par l'emprise ferroviaire de la nouvelle voie routière,
- Se positionne pour l'amélioration de la sécurité routière mais pas au détriment du développement indispensable des alternatives au transport routier,
- Propose que le projet prenne en compte les circulations douces,
- Note que la section Cahors – côte du Cluzel est impraticable avec des vélos,
- A fourni des documents sur un projet de voie verte de Lauzerte à Cahors dans le cadre de l'association AVeCQ,

Réponse du MO :

Réponse commune aux 5 sujets « Mobilités douces » :

L'emprise de la plateforme ferroviaire sera partiellement acquise et utilisée au bénéfice du projet d'aménagement de la côte du Cluzel sur 4 tronçons de 560 ml cumulés. Ce tracé a fait l'objet d'études poussées et de concertations avec la population, les élus locaux et les services de l'Etat, il s'avère être le tracé le plus pertinent pour sécuriser les circulations sur cet axe.

Dans cet objectif de sécurisation, le Département du Lot a souhaité intégrer le vélo dans sa réflexion. Ainsi, lors des études d'avant-projet, l'association Cahors Cyclotourisme a été associée, ce qui a confirmé l'opportunité de réaliser une bande multifonctionnelle de 2 m de largeur de chaque côté, revêtue en enrobés, pour accueillir la circulation des modes actifs.

Cependant, puisqu'il s'agit également d'une zone d'arrêt pour les véhicules en panne, de récupération pour les véhicules en difficultés mais également d'une zone de circulation pour les engins en charge de l'entretien, une séparation physique ou bien un marquage au sol spécifique n'est pour l'instant pas envisagé. Sans cette volonté d'intégrer le vélo, cette bande multifonctionnelle aurait été moins large et d'un revêtement moins noble.

Le Département du Lot est conscient que le niveau de service de la bande multifonctionnelle ne correspond pas à celui du projet de voie verte défendu par l'association AVeCQ, et pour lequel il n'y a pour l'instant pas de maître d'ouvrage identifié.

En alternative à la côte du Cluzel, un itinéraire cyclable via Trespoux-Rassiels (RD27) moins circulé, nous semble opportun, en s'appuyant notamment sur la voie verte déjà portée par la commune de Trespoux-Rassiels. L'itinéraire Trespoux-Cahors a d'ailleurs été identifié dans l'étude de la

communauté d'agglomération du Grand Cahors de connexion à la voie verte du Lot. Une connexion au projet de voie verte porté par l'association AVeCQ peut ensuite être envisagée par exemple par La Pélissière.

En ce qui concerne les mesures d'accompagnement pour les mobilités douces (aire de covoiturage, arrêt bus,...), le Département du Lot n'étant pas compétent, ce sont la communauté d'agglomération du Grand Cahors ou bien la communauté de communes de la Vallée du Lot et du Vignoble qui pourraient mener des réflexions sur ce besoin.

Enfin, le Département du Lot engagera des réflexions sur la mise à niveau des accotements des projets déjà réalisés (section Cahors Côte du Cluzel, déviation de Sauzet,...) afin d'avoir un traitement homogène et attractif pour les vélos sur l'ensemble de l'itinéraire (accotements de 2 m en enrobés).

Avis CE :

- La réponse est parfaitement cohérente avec les objectifs affichés du département en matière de sécurité et je prends acte que des règles de construction adaptées à ce type d'axe structurant ont été appliquées (R80 plus sécurisant que R60).

- Je note avec intérêt qu'une association de cyclotourisme de Cahors a été associée aux études d'avant-projet pour intégrer une bande cyclable le long de la voirie amenant à une largeur et un enrobé permettant l'utilisation par des vélos. Même s'il s'agit d'une bande multiusagers, il est bien dit que cela ne peut en aucun cas correspondre au projet de voie verte sollicité par l'association AVeCQ.

- Je trouve dommageable qu'à minima un marquage au sol ne soit pas envisagé en même temps que le marquage pour la mise en service de la nouvelle voie. Cela permettrait, me semble-t-il de sécuriser la voie et de donner un signal fort aux usagers qu'il s'agit d'une bande roulable pour des vélos et qu'elle n'est pas destinée au délestage ou au stationnement des véhicules sauf en cas d'urgence.

Dans ce cadre **je recommanderai** de faire à minima un marquage au sol de simple repérage pour bien faire apparaître la bande cyclable.

- Dans le cas de la voie verte, le conseil départemental propose une alternative, peut-être plus sécurisante et plus touristique avec une connexion vers Trespoux-Rassiels moins utilisée par les véhicules, que je suggère à l'association AVeCQ de prendre en compte dans ses projets de discussion avec les élus des communautés en charge de ce dossier car il me semble intéressant de l'étudier.

- D'autre part, dans le cadre de la LOM et des mesures d'accompagnement liées à l'ensemble des mobilités utilisant l'infrastructure routière (bus, voitures, vélos, ...), je considère utile et opportun de prévoir dans la future zone du carrefour avec la RD 67, un arrêt de bus sécurisé qui pourrait être complété par une surface supplémentaire permettant le stationnement de véhicules en vue d'une possibilité de covoiturage pour les habitants des hameaux environnants.

Même si la compétence n'appartient pas au département pour la décision concernant cet aménagement, rien n'empêche les élus concernés par le sujet (Communauté de Communes Grand Cahors et Communauté de Communes Vallée du Lot et du Vignoble) de se concerter pour juger de l'opportunité d'un tel agencement et à minima d'en prévoir la matérialisation lors des travaux de rectification du carrefour sachant qu'une surface libre va apparaître à cet endroit dont le département sera propriétaire.

Dans mes conclusions, je soumettrai cette proposition sous forme de **recommandation** au porteur de projet en espérant que le lien avec les autorités en charge de ces aménagements soit règlementairement fait et permette à minima une évaluation et une prise en compte du besoin.

🔍 Question du commissaire enquêteur :

🔍 – Concernant les mobilités douces :

Il est clairement dit dans le dossier (DUP p.91) que l'aménagement prévoit la mise en place d'un revêtement en enrobé de 2 mètres de large sur l'accotement plus attractif pour les cyclistes. Peut-on considérer cet aménagement comme une voie douce réservée aux cyclistes et incluant les conditions de sécurité nécessaires. ? Y a-t-il ou y aura-t-il continuité avec le même profil et avec les mêmes caractéristiques sur la section déjà aménagée vers Cahors ?

Réponse du MO :

Enfin, le Département du Lot engagera des réflexions sur la mise à niveau des accotements des projets déjà réalisés (section Cahors Côte du Cluzel, déviation de Sauzet, ...) afin d'avoir un traitement homogène et attractif pour les vélos sur l'ensemble de l'itinéraire (accotements de 2 m en enrobés).

Avis CE : J'estime important que la réflexion soit engagée rapidement pour obtenir un traitement homogène, au moins sur la partie Cahors – côte du Cluzel, de manière à rendre l'ensemble cohérent et en permette une utilisation sécuritaire. **Je recommanderai** donc au département de prévoir un traitement de cette partie de l'itinéraire dans la continuité des travaux de la rectification de la côte du Cluzel, sinon l'intérêt d'utiliser les mobilités douces sur cette zone à partir des villages avoisinants en sera réduit à cause du manque de cohérence entre les deux sections aménagées.

5.4 – Thème milieu naturel :

5.4.1 - Les risques naturels :

L'étude d'impact indique la présence de plusieurs zones d'instabilité (parois rocheuses ou cavités) susceptibles de s'affaisser ou de générer des glissements de terrain et les travaux nécessiteront la réalisation de terrassements importants (déblais et remblais).

Compte tenu des instabilités constatées et à l'issue de l'enquête publique, il sera réalisé une étude de niveau projet pour affiner les précautions particulières à mettre en œuvre.

Sur ce point, la MRAe recommande de compléter l'analyse des risques d'instabilité des sols avec des études géotechniques complémentaires, de prendre en compte les résultats et d'adapter les impacts et les mesures en conséquence.

Il semble important au CE que ces études soient impérativement réalisées pour assurer la sécurité du chantier et du projet comme indiqué dans le dossier DUP (p.247), or sur le planning technique proposé, la programmation de ces études géotechniques n'apparaît pas, me semble-t-il, d'où la question qui sera inscrite dans le procès-verbal :

👉 Question du commissaire enquêteur :

② - La programmation des études complémentaires géotechniques de "niveau projet" envisagées n'apparaît pas dans le planning technique. Ces études sont-elles planifiées ? Le financement de ces études complémentaires est-il inclus dans le tableau de budgétisation présenté dans le dossier d'enquête ?

Réponse du MO :

Les études géotechniques de niveau projet (G2PRO) sont prévues en même temps que la finalisation des études géométriques de niveau projet, c'est-à-dire durant le 1er semestre 2024. Le bureau d'études FONDASOL a déjà été missionné pour réaliser la mission G2PRO. Ces études géotechniques sont incluses dans le thème « ETUDES » du tableau du coût de l'opération.

Avis CE : Le CE prend acte de la réponse du porteur de projet assurant que les études sont bien programmées durant le 1^{er} semestre 2024 et que le bureau d'études concerné est déjà missionné et considère que les résultats seront pris en compte afin d'adapter les impacts et les mesures en conséquence.

5.4.2 - Les masses d'eau souterraines et superficielles :

Le chantier va générer des impacts ponctuels sur les écoulements et la qualité des eaux.

Les mesures préventives et les précautions nécessaires à ce type de chantier seront mises en place afin d'éviter toute pollution accidentelle et concerneront toutes les zones du site.

La source du Bartassec se situe au pied du futur remblai et sera potentiellement impactée. Elle sera captée et son exécutoire conservé pour la préserver. Les travaux de dérivation du cours d'eau seront réalisés en période d'étiage, car sur ce secteur la constitution du lit du cours d'eau ne permet pas la présence d'une faune piscicole.

L'étude des effets des talus de déblais et de remblais sur les eaux souterraines conclut que le projet en déblai n'aura pas d'impact sur la nappe phréatique en raison des précautions prises pour éviter tout apport direct d'eaux pluviales. De même, le projet en remblai ne devrait pas affecter les eaux souterraines car la roche calcaire sous-jacente n'est pas sensible à la compression induite par le poids du remblai. Cependant, la qualité des eaux pourrait être affectée par la pollution provenant du trafic routier, de l'entretien des chaussées et des accidents. Des mesures préventives telles que l'aménagement de fossés enherbés sont prévues pour limiter la pollution et retenir les matières en suspension, réduisant ainsi les risques pour l'environnement.

5.4.3 - Les zones humides :

Le projet impactera directement 3867 m² de zones humides et 119 m² de zones humides indirectement, nécessitant une compensation de 150%, soit 5979 m² à restaurer. Une mesure compensatoire de 8035 m² a été choisie pour compenser la perte de zone inondable, incluant la restauration de zones humides dans le vallon du Bartassec.

Des actions écologiques sont prévues pour restaurer les zones humides, telles que la reconstitution d'un boisement alluvial et la mise en place d'une gestion durable.

Des mesures correctives pourraient être prises en cas de résultats insatisfaisants, telles que le reméandrage du cours d'eau et l'implantation d'une forêt alluviale. Un suivi sera effectué pour évaluer la restauration des zones humides et l'amélioration des fonctionnalités de la mesure compensatoire.

[Avis CE](#) : Je note avec intérêt et de manière très positive la mise en place d'un suivi susceptible d'améliorer les mesures compensatoires si cela s'avère nécessaire.

5.4.4 - Les habitats naturels et les espèces patrimoniales :

Le projet actuel a une emprise de 7,26 ha, ce qui est inférieur aux 9,92 ha du projet de 2014 en raison de talus moins marqués et d'une emprise ferroviaire moins utilisée. Cela épargne 2,66 ha de surface naturelle.

Les habitats tels que les pelouses sèches, les chênaies et les prairies de fauche sont moins touchés par le projet actuel par rapport à l'ancien. Cependant, les pelouses rupicoles calcaires voient leur impact passer de moyen/fort à moyen.

Malgré un impact plus important sur certaines prairies, le niveau d'impact n'est pas modifié pour d'autres habitats. Une espèce protégée, la Sabline des Chaumes, est présente dans l'aire d'étude mais le projet n'a pas d'effet direct sur sa station. Des précautions seront prises pendant la phase de chantier pour éviter toute atteinte à la plante.

La suppression de 0,13 ha d'habitat favorable des cortèges de pelouses sèches et friches (enjeu moyen à fort) sera compensée par des plantations de haies et milieux arbustifs et par la modification des modalités de fauche ou de pâturage sur 2,7 ha soit un ratio de 20 pour 1.

Pour la flore, une espèce protégée a été recensée dans l'aire d'étude : la Sabline des Chaumes. Il est également tenu compte des stations indiquées par les organismes consultés. Aucune autre espèce protégée ou figurant sur la liste régionale rouge n'est concernée par l'aménagement.

Balissage préventif et mise en défens temporaire des zones sensibles, grillage petite faune, éloignement des espèces à enjeux, mise en place de filets de protection, prélèvement et sauvetage avant travaux, mise en place de trempins, création de mares, gites, murets doivent permettre de rendre acceptables les impacts que subiront la faune et la flore essentiellement pendant les travaux.

☞ observations liées au milieu naturel (végétation, alignement d'arbres) : **R11**

- Demande de protéger les propriétés existantes et les arbres existants en bordure (cèdres, ifs et cyprès).

Réponse du MO :

Les différents dossiers mis à l'enquête publique présentent une bande à déclarer d'utilité publique à l'intérieur de laquelle le futur tracé et son emprise s'inscriront.

A ce jour, au niveau du raccordement du projet à la RD67 (route de La Pélissière), l'emprise du projet d'aménagement de la côte du Cluzel n'impacte pas les alignements d'arbres cités.

Avis CE : C'est une très bonne chose que ces alignements d'arbres ne soient pas concernés par la bande à déclarer d'utilité publique, ils permettront ainsi de servir d'écran de protection en bordure de la nouvelle route.

☞ observations liées au milieu naturel (prairies) : **R15**

- Demande que le tracé définitif prenne son assise sur le côté le moins impactant pour les propriétaires riverains.

Réponse du MO :

Le tracé retenu est celui de moindre impact (géométrie, exploitation ultérieure, environnement, acoustique, hydraulique,...) et il ne pourra pas évoluer pour réduire les emprises sur les parcelles agricoles.

Les emprises du projet vont être finalisées suite à l'enquête publique et serviront de base aux négociations foncières avec les propriétaires et exploitants agricoles.

Avis CE : Le tracé étudié est déjà le moins impactant par rapport à l'assise nécessaire à la plateforme routière et l'emprise définitive va être finalisée après l'enquête publique.

☞ observations liées au milieu naturel : **@27**

- Habitant de la commune de Carnac-Rouffiac, administrateur de France Nature Environnement Occitanie Pyrénées et de plusieurs associations locales soucieuses de l'environnement

- Conscient de la nécessité d'améliorer la sécurité, s'inquiète cependant de l'ampleur des travaux prévus et des conséquences néfastes pour l'environnement que ce projet induit.

Des alternatives sont envisageables :

- Plutôt qu'une augmentation de la vitesse jusqu'à 90 km/h, il est préférable d'aménager les virages les plus dangereux, en incitant à la réduction de la vitesse par des dispositifs adéquats,

- Les effets induits par le projet présenté sont sous estimés et datés,

- Les travaux prévus entrent en contradiction avec les prescriptions actuelles concernant les espaces naturels et la préservation de la biodiversité,

- La durée des travaux, prévus sur une période de 27 mois, nécessitera la mise en place de déviations dont les incidences seront négatives pour l'environnement et les conditions de circulation, compte tenu du réseau routier alternatif dangereux, étroit et en mauvais état.

Réponse du MO :

L'ensemble des travaux (terrassements, assainissements, chaussées, aménagements paysagers, équipements de sécurité, signalisations,...) sont prévus sur une durée de 15 mois dont 9 mois sous route barrée. Les déviations mises en place se feront sur des routes structurantes aptes à supporter le trafic en toute sécurité.

D'une manière générale, l'objectif recherché est l'amélioration de la sécurité des usagers sur l'ensemble de l'itinéraire Cahors – Lot et Garonne ce qui passe par un traitement homogène et cohérent de l'ensemble des sections composant l'itinéraire que ce soit en termes de géométrie, de largeur de chaussée ou bien de limitation de vitesse.

Ainsi, la vitesse limite retenue sur l'ensemble des projets réalisés ou à l'étude est de 80 km/h.

Par ailleurs, les projets réalisés ou à l'étude respectent les guides de conception routière en vigueur (Aménagement des Routes Principales, Aménagement des Carrefours Interurbains,...). Ces guides, qui font office de normes routières, classent notre infrastructure (RD653 et RD656) dans la catégorie R80 ce qui implique des rayons minimums ainsi que des pentes longitudinales maximales à respecter pour assurer une sécurité maximale des usagers.

Le tracé retenu (tracé bleu) pour l'aménagement de la côte du Cluzel est le seul qui respecte l'ensemble des principes et des normes évoqués précédemment. Les trois autres tracés (tracés marron, rouge et vert) dérogent à la catégorie R80 dans leur conception. En effet, les rayons en plan sont beaucoup plus serrés et classent ces variantes dans la catégorie R60 ce qui est contraire à l'objectif de traitement homogène et cohérent de l'ensemble de l'itinéraire.

Enfin, il convient de préciser que la catégorie R60 apporte moins de sécurité et moins de confort à l'utilisateur que la catégorie R80.

D'autre part, le tracé retenu est celui de moindre impact (géométrie, exploitation ultérieure, environnement, acoustique, hydraulique,...) et il ne pourra pas évoluer pour réduire les emprises sur les milieux naturels. Concernant la préservation des milieux naturels, il est important de rappeler que diverses dispositions ont été étudiées puis travaillées avec les services de l'Etat afin de respecter le principe d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet.

Avis CE : La qualification de cet axe structurant en R80 pour une homogénéité de l'itinéraire avec des objectifs clairement définis d'amélioration de la sécurité entraînent le respect de normes techniques imposées par cette réglementation. D'autre part, le CE considère que l'ensemble des dispositions étudiées en lien avec les différents services liés à l'environnement doivent permettre de réaliser un projet de moindre impact et que les conséquences environnementales ne seront pas excessives au regard de l'objectif prioritaire du projet.

5.4.5 - Préservation du cadre de vie et du paysage rural :

Dans la vallée du Bartassec l'absence d'inter visibilité réduit le champ des impacts paysagers aux abords de la RD ; en amont la confrontation de l'ouvrage et du relief sera plus marquée du fait d'une plus grande ouverture du paysage et de la proximité d'espaces habités.

Les éléments remarquables du paysage seront conservés.

Pour le patrimoine archéologique, il n'y a pas d'éléments recensés par la DRAC mais un diagnostic préalable sera engagé au vu de la forte présence d'éléments historiques sur le territoire d'étude.

Le coût des mesures paysagères envisagées est de 281 330 € pour une ensemble de plantations destinées à "habiller" et insérer la nouvelle voie ainsi que l'effacement de l'ancienne RD.

👉 observations liées au milieu naturel : R36

Association pour la sauvegarde et la valorisation du patrimoine de Villesèque :

- Redoute l'impact paysager que la voie prévue va générer sur le village du Cluzel,
- Notre association souhaite faire respecter ce qui fait la valeur de notre territoire,
- La réussite du projet est un atout essentiel pour l'économie de cette partie du Quercy,
- Demande avec force l'intervention de toutes les compétences locales qui ont réussi à limiter l'impact paysager sur la réalisation de la première section,

Réponse du MO :

En matière d'intégration paysagère, le projet d'aménagement de la côte du Cluzel sera traité de manière analogue et avec le même soin que les précédents projets réalisés (section Cahors Côte du Cluzel, déviation de Sauzet,...). A ce titre, le Département du Lot sollicitera l'appui du CAUE du Lot afin d'obtenir des prescriptions concernant le traitement des talus de déblais et de remblais.

Avis CE : Le CE retient avantagement que le CAUE du Lot (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement) interviendra pour le traitement de l'intégration paysagère permettant de garantir une insertion du projet valorisante comme cela a pu être fait dans la première section Cahors - côte du Cluzel.

5.4.6 - Agriculture :

Le projet est situé en limite des trois communes de Labastide-Marnhac, Trespoux-Rassiels et Villesèque qui représentent près de 2500 habitants avec une évolution démographique forte sur les dernières années en raison de leur situation en limite sud de Cahors bénéficiant de son attractivité.

Les communes de Labastide-Marnhac et de Villesèque ont une orientation agricole plutôt polyculture et polyélevage alors que la commune de Trespoux-Rassiels dispose d'une orientation plus viticole. Ces trois communes se situent au sein de zones de production soumises à une Indication Géographique Protégée (IGP) et au sein d'aires d'Appellation d'Origine Protégée (AOP) dont plus de 100 ha sont déclarées en agriculture biologique.

Le projet, emprise nécessaire à la voie et aux terrassements, dépréciera une surface de 1,58 ha sur des terres agricoles et touchera essentiellement la partie ouest de l'aire considérée (Villesèque) impactant principalement des cultures céréalières et des prairies. Les exploitations situées sur l'emprise du projet subiront certes une perte de surface mais qui reste minime par rapport à la surface globale. Les indemnités nécessaires à cette perte d'exploitation sont prévues et estimées en fonction de la valeur des terres concernées.

● Les habitants du hameau du Cluzel individuellement et collectivement ont déposé les observations suivantes concernant le passage sous la nouvelle route :

☞ voir observations liées au milieu humain : **R11, R15@27, R36, C37, C38, C39, C40, C41, C42, C43, C44, C45, C46, C47** avec les principaux griefs relevés ci-dessous :

- Préservation d'un passage souterrain agricole existant :
- Au niveau de l'ouvrage hydraulique OH2, un passage a été supprimé ?
- ce chemin permet aux 3 agriculteurs du Cluzel de rejoindre leurs terres cultivables,
- Nécessité de prévoir un passage suffisant pour la traversée des troupeaux, tracteurs et autres marcheurs,
- Nécessité d'un passage sous la déviation pour accéder à nos terres sur la commune de Villesèque,

Commentaire CE : Il existe actuellement un chemin qui permet de rejoindre les terres agricoles situées de l'autre côté de la RD 653 par rapport au hameau du Cluzel. Il semble nécessaire de maintenir ce passage pour garantir une certaine sécurité aux agriculteurs concernés pour ne pas avoir à traverser sur la nouvelle plateforme routière. Or l'ouvrage hydraulique prévu à cet endroit ne présente pas, dans le dossier, les caractéristiques nécessaires pour permettre ce franchissement par des animaux ou tracteurs.

L'aménagement de cet OH2 avec des caractéristiques de passage souterrain pour troupeaux et engins agricoles permettant l'accès aux parcelles des 3 agriculteurs du Cluzel sans avoir à traverser la RD serait un point positif qui permettrait de satisfaire à la sécurité et à maintenir la continuité écologique de la TVB.

Réponse du MO :

Afin de permettre aux agriculteurs du Cluzel d'accéder à leurs terres cultivables de l'autre côté de la RD653, l'ouvrage hydraulique OH2 va être doublé d'un ouvrage de type dalot de dimensions 3,00 m x 3,00 m.
Cet ouvrage sera implanté sous la nouvelle route de manière à assurer la continuité d'un chemin rural existant.

Avis CE : Dans sa réponse, le porteur de projet prend en compte la demande des contributeurs liés au hameau du Cluzel, de satisfaire à la continuité du chemin en implantant un ouvrage de type dalot supplémentaire avec des dimensions adaptées à la traversée sous la nouvelle route.
Je prends acte de cette proposition et la considère comme une issue positive aux préoccupations légitimes des agriculteurs concernés.

5.5 – Thème milieu humain :

- Nuisances sonores :

Le dossier d'enquête présente, dans ses paragraphes III.4.8 p.150 et VI.4.9 p.276 de l'étude d'impact, la partie réglementaire liée à la création d'une nouvelle voie et les résultats des études et simulations des niveaux sonores concernant cet aménagement.

Le site est situé en zone d'ambiance sonore modérée avec des seuils à ne pas dépasser de 60 dBA le jour et 55 dBA la nuit.

Les premières mesures ont été réalisées en février 2013 avec les conditions météorologiques (vent, température, nébulosité, précipitations) relevées sur la station Météo France de Gourdon (46) et les comptages de trafic ont été réalisés simultanément aux mesures sur les RD653 et RD67.

L'analyse et le traitement des données ainsi recueillies ont permis de caractériser l'ambiance acoustique du site à partir des niveaux de bruits réglementaires (6h-22h) pour la période jour et (22h-6h) pour la période nuit.

Les résultats indiquent que les niveaux de bruits calculés en façade des bâtiments existants sont inférieurs à 65dBA en période diurne et inférieurs à 60 dBA en période nocturne.

Une modélisation des niveaux de bruits engendrés par la circulation automobile due au projet a été réalisée à partir des données de trafic de 2018 avec des hypothèses de calcul les plus pénalisantes pour le projet, avec un accroissement annuel de 2,5% pris en compte jusqu'en 2044 et une vitesse de 90 km/h.

Les résultats de la modélisation effectuée montrent que la contribution sonore du projet en façade des bâtiments existants est inférieure aux objectifs réglementaires fixés à 60 dBA le jour et 55 dBA la nuit **sauf** pour une habitation qui subira un niveau de bruit nocturne de 55,8 dBA.

Il est prévu une isolation de façade pour cette habitation conformément à la réglementation.

Sont ensuite présentés sous forme de données cartographiques les résultats d'ensemble des niveaux sonores par rapport aux habitations les plus proches du futur aménagement qui me permettent de noter les éléments suivants :

- 7 points de mesures sont notés du côté du hameau du Cluzel ,
- 4 habitations ont des seuils compris entre 50 et 60 dBA le jour,
- 6 habitations ont des seuils compris entre 45 et 55 dBA la nuit, dont une à **55,8** dBA

- Dans son avis la MRAe recommande de compléter l'analyse des nuisances sonores avec des cartes lisibles et des données actualisées avec des conclusions plus précises et d'en déduire les mesures ERC adaptées.

Dans sa réponse à la MRAe, le porteur de projet indique que l'étude acoustique présentée apparaît toujours valide et que la contribution sonore reste inférieure aux objectifs réglementaires sauf pour une habitation en période nocturne qui obtiendra une mesure compensatoire.

● Les principaux enjeux pour les riverains concernent l'ambiance acoustique et les niveaux sonores qui restent inférieurs aux seuils réglementaires selon l'étude de simulation. Le hameau du Cluzel le plus proche à environ 150m de la RD actuelle est faiblement impactée. Seule la maison la plus proche sera la plus touchée et pourrait subir ponctuellement un dépassement des limites réglementaires. Des mesures de réduction de l'impact sont envisagées dans ce cas précis pour l'habitation concernée avec un renforcement de son isolation acoustique en façade.

● Une dizaine des riverains concernés ont transmis une observation individuelle par lettre, confirmée par une lettre commune de représentation de l'ensemble des habitants du hameau du Cluzel qui exprime leur mécontentement de subir ces nuisances et leur inquiétude que le phénomène s'amplifie avec cette modification du profil routier. Ils trouvent étonnant que si peu de pages du dossier soit consacré à l'étude et aux solutions à apporter pour des nuisances subies par des humains alors que de nombreuses pages du dossier sont consacrées à la protection et à la sauvegarde du milieu naturel (arbres, animaux, insectes). Le dossier indique un coût de mesures en faveur du milieu humain de 26 600 € qui paraît très faible par rapport au coût des mesures paysagères (281 300 €) nourrissant l'incompréhension que ne soit pas davantage pris en compte la lutte contre les nuisances sonores.

Commentaire CE : le CE note bien que dans l'étude, le seuil réglementaire est dépassé pour une seule maison avec un niveau sonore de 55,8 dBA pour un seuil réglementaire de 55 dBA la nuit. On peut aussi noter que la valeur du niveau sonore en journée est très proche du seuil réglementaire (59,4 dBA pour un seuil à 60 dBA). Autrement dit cette habitation est en constante limite avec les seuils réglementaires.

Pour info : On peut rappeler que chaque fois que le niveau sonore d'un bruit augmente de 3 dB, la quantité de bruit reçue passe du simple au double et inversement si le niveau sonore d'un bruit diminue de 3 dB, la quantité de bruit reçue est divisée par deux.

Sur les 7 points de mesure notés dans l'étude on peut remarquer que quatre habitations sont comprises dans des valeurs 50 à 60 dbA le jour, de même que 6 habitations sont comprises dans des valeurs de 45 à 55 dbA la nuit.

Dans notre cas, il apparaît évident qu'en période estivale, à partir du moment où les habitants essaient de "rafraîchir" leur maison, le niveau sonore nocturne peut être impactant.

D'autre part les résultats fournis dans le dossier datent et la simulation ne prend pas en compte des données entièrement locales. Il serait peut-être intéressant de remettre à jour ces données avec des valeurs actuelles car il serait dommage de ne pas anticiper ou prévoir des travaux d'isolation phonique le long de la RD si cela s'avère nécessaire en phase d'exploitation.

▲ De même pour ce projet, on peut considérer que l'**évitement** a consisté à éloigner la nouvelle plateforme routière du hameau en utilisant l'ancienne emprise de la voie ferrée mais cet éloignement par rapport à la route actuelle sur une faible distance ne garantit pas que le bruit sera plus faible. Seules des mesures acoustiques en phase d'exploitation pourront attester de la nuisance réelle ou pas.

▲ La séquence **réduire** par contre ne me semble pas avoir été étudiée pour diminuer la nuisance sonore à la source, c'est-à-dire avec des protections en bordure de voirie comme on peut le voir sur certaine route ou rocade. Cette démarche permettrait en revanche d'influer et d'agir sur l'ensemble des habitats les plus proches et de rendre une meilleure qualité de vie au hameau en soulageant les habitants de la nuisance sonore que ce soit de jour ou de nuit.

J'estime donc que l'étude d'une possibilité de réduire le bruit à la source serait une manière plus logique et efficace pour améliorer le confort de l'ensemble des habitants riverains.

☞ voir observations liées au milieu humain : R20, @27, R36, C37, C38, C39, C40, C41, C42, C43, C44, C45, C46, C47 avec les principaux griefs relevés :

- Les habitants subissent les nuisances sonores d'un trafic croissant accentué par le transfert du transit Est-ouest sur cet itinéraire,
- Amplification du phénomène de bruit les jours de vents d'ouest et de nord-ouest pour tout le village,
- une partie de chaussée taillée dans la colline renverra les bruits vers le hameau,

- Les isolations de façade sont sans effet quand les fenêtres doivent rester ouvertes en période de canicule,
- Le projet présente un excédent de matériaux qui peut permettre d'accueillir de grand merlons, leur réalisation permettra d'éviter des norias de camions et des pollutions,
- Les emplacements réservés prévus doivent permettre la réalisation des aménagements nécessaires pour une protection sonore de qualité,
- Tout autre dispositif antibruit sera le bienvenu,

☞ De son côté le CE interroge le maître d'ouvrage sur les possibilités d'utiliser les excédents de matériaux issus du chantier pour envisager des merlons anti bruit ou autres.

⑤- Concernant les nuisances sonores :

Je rappelle ici, l'objectif 21 du SCoT et de sa prescription 110 de ne pas aggraver les risques et nuisances et de rechercher une limitation des nuisances sonores par une identification des circuits de circulation et la recommandation de la MRAe dans son mémoire réponse de compléter l'analyse des nuisances sonores et d'en déduire les mesures ERC adaptées.

Est-il envisageable, dans l'état actuel du projet, qu'une part de l'excédent de remblais annoncé dans le dossier soit réorientée pour la réalisation de merlons permettant une protection et une isolation plus prononcées contre le bruit (nuisances sonores) et la vue (nuisances lumineuses la nuit) en phase d'exploitation pour les habitations du hameau du Cluzel ? Ou d'autres solutions plus adaptées à la situation sont-elles possibles et/ou prévues ?

Réponse du MO :

Les études acoustiques réalisées dans le cadre de l'étude d'impact du projet ont mis en évidence qu'une seule habitation était impactée par le bruit généré par la nouvelle route (niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires).

La proposition consistant en une isolation de façade a été reconsidérée et il est proposé une alternative consistant à traiter le bruit à la source par la mise en place d'une glissière en béton (GBA) de 80 cm de haut. La longueur et l'implantation précise de cet équipement vont être étudiés afin que l'habitation soit protégée conformément aux normes en vigueur.

En ce qui concerne la mise en place d'un merlon, cette technique n'a pas été retenue car elle serait de nature à générer des emprises supplémentaires à celles du projet et dans des secteurs sensibles d'un point de vue environnemental.

Enfin, il convient de préciser que lors de la mise en service de la nouvelle route, il sera réalisé des mesures de bruit afin de confirmer les résultats de l'étude acoustique et de réajuster les protections acoustiques si nécessaire.

Avis CE : Je trouve très intéressante et positive la proposition et je note l'effort louable du département, suite aux observations des habitants du hameau, de reconsidérer le traitement des nuisances sonores en s'occupant du problème à la source et en proposant une solution alternative qui va être étudiée pour atténuer la nuisance sur l'ensemble des habitations.

Il est dommage que la solution du merlon n'ait pu être retenue en raison de la sensibilité environnementale bien présentée dans l'étude d'impact, elle aurait permis d'économiser des déplacements de remblais.

Comme s'engage à le faire le MO, je considère comme nécessaire de vérifier par des mesures acoustiques dès le début de la phase d'exploitation, si la solution mise en place permet de respecter les seuils réglementaires et je prends acte que le département réajustera les protections acoustiques si les résultats le nécessitent par de solutions complémentaires individuelles.

J'émettrai malgré tout **une réserve** quant à la réalisation des études de bruit dès lors que la phase d'exploitation aura débuté pour garantir aux riverains la pleine efficacité de la solution proposée et que les seuils réglementaires ne sont en aucun cas franchis et que si tel n'était pas le cas, il serait alors nécessaire de prévoir des ajustements avec des protections individuelles en complément.

En réponse à l'observation R47 du registre de Labastide-Marnhac, le CE ne portera aucune appréciation et n'émettra aucun commentaire sauf à apporter les informations et précisions suivantes:

1 - Tout commissaire enquêteur qui accepte une enquête publique avec désignation par le Tribunal Administratif signe une déclaration sur l'honneur de ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de ses fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article.123-5 du code de l'environnement.

2 - Le commissaire enquêteur est nommé par le président du Tribunal administratif, par le Préfet ou par une collectivité territoriale. Cette désignation est faite sur la base de la liste d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur (sur laquelle il est inscrit pour une durée de 4 ans à compter de sa nomination) établie chaque année par une commission départementale présidée par le président du Tribunal administratif.

3 - Le commissaire enquêteur est un collaborateur occasionnel du service public (COSP) chargé de conduire une enquête publique de manière indépendante et impartiale.

Tout commissaire enquêteur membre de la Compagnie Nationale des Commissaires enquêteurs (CNCE) a signé un code d'éthique et de déontologie lors de son adhésion garantissant indépendance, impartialité, neutralité, équité, intégrité dans l'intérêt général de sa mission.

4 - Les frais et vacations liés à ce type d'enquête publique sont fixées par une décision d'indemnisation de l'autorité administrative qui a désigné le commissaire enquêteur, en l'occurrence le Tribunal Administratif de Toulouse, en respect de la réglementation des différents codes, décrets et arrêtés afférents à l'enquête concernée.

5.6 – Thème urbanisme :

Le projet n'a pas d'effet d'emprise sur des zones urbaines ou à urbaniser inscrites dans les PLU et traverse uniquement des zones agricoles et forestières.

Le projet routier fait l'objet d'un emplacement réservé dans les PLU des communes de Labastide-Marnhac et Trespoux-Rassiels : ER n°16 dans le PLU Labastide-Marnhac et ER n° 29 pour le PLU de Trespoux-Rassiels.

Les PLU de ces communes devront donc être mis en compatibilité avec le projet.

Dans le PLU de la commune de Villesèque, il est inscrit un ER n° 7, emplacement réservé pour la réalisation du projet. Par conséquent, le PLU de la commune de Villesèque devra également être mis en compatibilité.

Le projet est compatible avec les orientations du SCoT de Cahors et du Sud du Lot.

Seule une observation d'un contributeur de la commune de Labastide-Marnhac fait part de son approbation du projet et de son accord pour l'achat de sa parcelle à l'amiable par le département, ce qui n'est pas l'objet de l'enquête.

5.7 – Thème divers :

Ce thème ne fait pas l'objet de questions particulières.

Seules deux observations y sont classées dont une qui consistait à demander un complément d'information par une cartographie plus précise et pour laquelle le CE a obtenu une réponse positive et rapide du porteur de projet permettant de l'intégrer aussitôt au dossier d'enquête et l'autre d'un contributeur notant son passage en précisant qu'il reviendrait déposer après avoir consulté le dossier plus en détail.

5.8 - Questions du commissaire enquêteur :

Les questions ②, ③, ⑤ du CE ont été traitées dans les paragraphes précédents car en lien avec les thèmes précités.

🔊 - Question sur la justification du **choix des alternatives de tracés** (p.38-44 du RNT) :

① - A la lecture du dossier, le CE relève que le choix du tracé définitif s'est fait selon trois critères qui sont : la fonctionnalité routière et sécurité, l'environnement et les incidences sur les espèces protégées. Est-ce que le critère financier a été abordé à minima pour le tracé marron qui semble aussi cohérent et légèrement moins impactant sur le milieu naturel que le tracé bleu choisi ? D'autant que la MRAe considère que la recherche de solutions alternatives n'est pas complète et devrait intégrer un scénario avec une actualisation de l'enjeu sécuritaire.

Réponse du MO :

En ce qui concerne l'analyse multicritères qui a permis d'éclairer le choix du tracé définitif, les différents tracés présentés étant de longueur très proche, générant des volumes de terrassements quasi identiques et nécessitant tous une structure de chaussée neuve sur l'ensemble de leur linéaire, le coût de construction de chaque variante est sensiblement le même et n'est donc pas un critère déterminant dans le choix de la variante.

En ce qui concerne les aspects fonctionnalité routière et sécurité, il convient de rappeler que l'objectif recherché est l'amélioration de la sécurité des usagers sur l'ensemble de l'itinéraire Cahors – Lot et Garonne ce qui passe par un traitement homogène et cohérent de l'ensemble des sections composant l'itinéraire que ce soit en termes de géométrie, de largeur de chaussée ou bien de limitation de vitesse. Ainsi, la vitesse limite retenue sur l'ensemble des projets réalisés ou à l'étude est de 80 km/h.

Par ailleurs, les projets réalisés ou à l'étude respectent les guides de conception routière en vigueur (Aménagement des Routes Principales, Aménagement des Carrefours Interurbains,...). Ces guides, qui font office de normes routières, classent notre infrastructure (RD653 et RD656) dans la catégorie R80 ce qui implique des rayons minimums ainsi que des pentes longitudinales maximales à respecter pour assurer une sécurité maximale des usagers.

Le tracé retenu (tracé bleu) pour l'aménagement de la côte du Cluzel est le seul qui respecte l'ensemble des principes et des normes évoqués précédemment. Les trois autres tracés (tracés marron, rouge et vert) dérogent à la catégorie R80 dans leur conception. En effet, les rayons en plan sont beaucoup plus serrés et classent ces variantes dans la catégorie R60 ce qui est contraire à l'objectif de traitement homogène et cohérent de l'ensemble de l'itinéraire.

Enfin, il convient de préciser que la catégorie R60 apporte moins de sécurité et moins de confort à l'utilisateur que la catégorie R80.

Commentaire et avis CE :

La justification apportée par le MO explique bien le choix qui s'est imposé, puisque les guides qui font office de normes routières classent la RD 653 – 656 dans la catégorie R80 entraînent de fait des rayons de courbure et des pentes de la plateforme routière à respecter garantissant une meilleure sécurité aux usagers. De plus il nous indique que le coût de construction n'a pas été un critère déterminant dans le

choix de la variante car les quatre linéaires envisagés restent très proches en terme de volumes et de terrassements et que le critère sécuritaire a été essentiel.

L'objectif prioritaire déterminé et clairement défini par le porteur de projet est bien de réduire l'accidentologie et le coût humain des accidents. Le CE considère le choix de l'alternative justifié et renforcé par un objectif à enjeu important qui peut relever de l'utilité publique.

❖ Question du commissaire enquêteur :

④ : Concernant la phase de travaux, le CE s'interroge sur les itinéraires de déviation envisagés pendant la période de rectification avec route barrée pour les poids lourds en transit. Quels sont les axes de substitution prévus car la réponse fournie à la MRAe indique des routes structurantes aptes à supporter le trafic ? Les riverains des villages avoisinants sont-ils concernés et risquent-ils d'être impactés ?

Réponse du MO :

Les travaux d'aménagement de la côte du Cluzel vont se faire sous route barrée. A ce titre, il sera mis en place des déviations sur des routes départementales structurantes aptes à supporter les trafics correspondants. Le trafic de transit sera dévié sur la RD811 dans la vallée du Lot jusqu'à Fumel puis utilisera des routes structurantes du Département du Lot et Garonne afin de rallier Tournon d'Agenais et Lauzerte. Le trafic local sera dévié sur les RD8 et RD23 par Luzech et Sauzet ainsi que sur la RD27 par Trespoux-Rassiels. Compte tenu que la RD653 sera fermée à la circulation durant la réalisation des travaux, les riverains du chantier pourront être amenés à utiliser les différentes déviations mises en place.

Avis CE : Je prends acte de la réponse du maître d'ouvrage, considérant que son service qui s'occupe de l'entretien des routes est un expert dans le domaine et qu'oralement, il m'a été précisé que ce schéma de déviation a déjà été appliqué lors de la réalisation de la première section de l'itinéraire avec un fonctionnement satisfaisant et sans problème majeur.

5.9 - Engagements pris à l'issue du PV de synthèse :

Les principaux engagements pris par le porteur de projet dans le mémoire réponse au procès-verbal de synthèse sont les suivants :

- Amélioration de la protection contre les nuisances sonores le long du nouveau tracé en étudiant des moyens adaptés à la configuration locale du tracé,
- Prise en compte de la demande de passage sous la nouvelle route avec un aménagement supplémentaire aux caractéristiques suffisantes pour les troupeaux, tracteurs et autres faune sauvage,

Je considère qu'ils constituent des acquis positifs, concrets et constructifs qui déterminent la consolidation de mon avis favorable.

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



Membre de :

