



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

La déviation de Beynac

Rapport n° 011799-01
établi par

Nicolas FORRAY

Septembre 2017



L'auteur atteste qu'aucun des éléments de ses activités passées ou présentes n'a affecté son impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Sommaire

Résumé.....	3
A retenir.....	4
Introduction.....	7
1. La route de la vallée.....	8
1.1. La vallée de la Dordogne.....	8
1.1.1. <i>Des conditions de circulation estivales difficiles.....</i>	8
1.1.2. <i>Le risque d'éboulement de la falaise sur la route.....</i>	10
1.1.3. <i>La sécurité des piétons et la préservation du site de Beynac.....</i>	10
1.2. La déviation de Beynac, un historique chaotique.....	10
1.3. L'analyse des variantes a été argumentée mais dans une vision exclusivement routière.....	11
1.4. L'autorisation environnementale unique.....	12
1.4.1. <i>Les enjeux paysagers.....</i>	13
1.4.2. <i>La biodiversité.....</i>	14
1.4.3. <i>L'eau.....</i>	14
1.5. Un débat toujours pas refermé ; l'opportunité du projet d'aménagement.....	15
2. Une innovation de rupture, la « déviation piétonne » de Beynac.....	17
2.1. Le bourg de Beynac et la RD 703.....	17
2.2. La conception de la « déviation piétonne ».....	17
2.3. ... permet la mise en sécurité des piétons et un réel élargissement de la route.....	18
2.4. L'aménagement n'a pas traité les bâtiments entre route et Dordogne.....	20
2.5. Un impact sur la traversée routière de Beynac discuté mais non quantifié.....	21
2.5.1. <i>Une pointe estivale de trafic de durée réduite.....</i>	21
2.5.2. <i>Quels sont les effets de la « déviation piétonne » sur la congestion routière.....</i>	22
3. Au-delà du « pour » et du « contre » la déviation.....	24
3.1. Quel sera le trafic dans la traverse de Beynac si la déviation est construite ?.....	24
3.2. Un fonctionnement qui restera complexe.....	25
3.3. Des mesures fonctionnelles pourraient améliorer sensiblement la situation.....	26
3.4. Des améliorations structurelles d'intérêt partagé à l'échelle de la vallée mériteraient d'être mises en œuvre.....	27
3.5. Développer d'autres modes de visite pour désengorger le bourg de Beynac ?.....	29
Conclusion.....	31
Annexes.....	33
1. Lettre de mission.....	34
2. Liste des personnes rencontrées.....	36
3. Activités économiques et équipements structurants de Dordogne.....	38

4. Comptages routiers.....	39
5. Glossaire des sigles et acronymes.....	40

Résumé

Le projet de déviation du bourg de Beynac soulève des débats très intenses à l'occasion de l'enquête publique liée à l'autorisation environnementale unique.

L'examen du projet montre que le dossier présenté est de bonne qualité dans un environnement de très grande valeur historique, paysagère et de patrimoine naturel. Il n'apparaît aucun obstacle juridique sérieux à sa réalisation, que le Conseil départemental pourra commencer dès l'autorisation obtenue.

Pourtant, depuis 2001, année de la déclaration d'utilité publique, le contexte a sensiblement évolué : le grand transit a quitté la route de la vallée de la Dordogne avec la mise en service de l'A 89 et le récent aménagement de la déviation piétonne par la commune de Beynac a sensiblement limité la section de largeur restreinte qui générerait bouchons et forts ralentissements, Les conditions de croisement se sont sensiblement améliorées même si les conflits piétons-voitures, les jours de grande affluence (au plus 45 jours par an), peuvent se traduire par des remontées de file importantes.

Or, des mesures d'organisation des traversées piétonnes ont, semble-t-il, apporté des améliorations significatives.

La mission a examiné un ensemble de mesures fonctionnelles qui devraient fluidifier le trafic le long du bourg de Beynac pendant la période estivale. Un certain nombre d'autres mesures structurelles méritent d'être envisagées à l'échelle des communes du secteur pour renforcer leur attractivité et permettre une activité touristique diversifiée, qualitative et engageant une montée en gamme.

Considérant le coût du projet, les possibilités importantes d'amélioration (contrôle des traversées piétonnes, sens unique...) des conditions de circulation sur la RD 703 et la rue de la Balme, la mission recommande de procéder à leur mise en place pour l'été 2018, de mettre en œuvre un dispositif de suivi partenarial des conditions de circulation dans la traverse de Beynac et de reporter à ses conclusions la décision de lancer ou non les travaux de la déviation.

A retenir

- 1. Aujourd'hui, le département est juridiquement libre de réaliser ou non la déviation qui n'appelle pas de décision spécifique nouvelle sur l'utilité publique.....11**
- 2. Au final, il n'apparaît pas, dans le contexte de l'époque de la conception du projet, que le tracé finalement retenu résulte d'une appréciation tronquée des solutions envisageables. Il faut simplement noter que l'approche a été exclusivement routière.....12**
- 3. Dans ce paysage, le problème pourrait se résumer ainsi : « si le projet est réalisé, il ne dénaturera pas notablement ce paysage, mais s'il ne se fait pas, ce sera plutôt mieux ». Par ailleurs, on peut raisonnablement penser que la réalisation de ce contournement n'est pas de nature à remettre en cause le classement futur du site inscrit existant.....14**
- 4. L'avis de l'autorité environnementale, les conclusions du conseil national de la protection de la nature, l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites ont confirmé l'aspect exemplaire du travail réalisé. La qualité du dossier porté à l'enquête est sensiblement au-dessus de celle beaucoup de dossiers routiers, sans doute en lien avec la qualité des lieux et le risque de contestation. La mission n'a pas identifié de motif de fond pour refuser l'autorisation environnementale demandée.....15**
- 5. Mais un élément nouveau s'est invité au débat : la réalisation d'un aménagement piéton de la traversée de Beynac pendant les années 2015 à 2017, véritable « déviation piétonne » qui se traduit par un élargissement de la chaussée et semble apporter indirectement des améliorations conséquentes en termes de fluidité du trafic automobile..16**
- 6. L'aménagement réalisé par la commune amène des bouleversements significatifs sur les conditions d'écoulement du trafic routier de la RD 703, même s'ils n'ont pu être objectivés, au point d'interpeller la pertinence de réalisation de la déviation compte tenu de son coût. De plus, l'observation montre qu'à la modification structurelle des conditions de circulation s'ajoutent des difficultés organisationnelles qui méritent d'être détaillées pour voir si elles peuvent être résolues.....23**
- 7. Une évaluation socio-économique actualisée serait judicieuse au regard du nombre de jours de pointe assez faible et du coût du projet. L'examen de mesures fonctionnelles et structurelles détaillées ci-après pourrait alors constituer une option à comparer.....25**
- 8. Envisager diverses mesures organisationnelles pour limiter les conflits de circulation sur la RD 703 et réguler les croisements piétons-traffic routier doit permettre de développer le potentiel d'accueil de Beynac, améliorer les conditions de visite et fluidifier le trafic routier pour un coût modéré.....27**

9. Pour améliorer la fréquentation touristique et rendre les déplacements plus fluides, divers aménagements structurels sont souhaitables, même si leur nombre varie selon la réalisation ou non de la déviation.....29

10. Le développement d'une offre de location cycliste au cœur du « triangle d'or » compléterait avantageusement la fréquentation automobile, qu'elle relaie une arrivée automobile ou ferroviaire.....30

Introduction

L'enquête portant sur l'autorisation environnementale unique de la déviation de Beynac, en Dordogne, a déclenché de très nombreuses réactions, tant d'opposition que d'approbation de ce projet. Les contributions à l'enquête sont nombreuses, émanant d'habitants, d'entreprises, de touristes, avec parfois une vivacité de propos allant très au-delà de son objet. Ce débat souligne la difficulté de réalisation de projets anciens, pris entre légalité et légitimité dans un contexte émotionnel fort.

La traversée de ce village, très emblématique de la Dordogne des châteaux, dans des paysages exceptionnels, à l'origine de difficultés de circulation récurrentes, semble opposer le Conseil municipal et le Conseil départemental, divise les acteurs économiques et donne lieu à des revirements de position étonnants.

Une « zone à défendre », ou ZAD a même été installée quelques semaines en février et mars 2016 sur des terrains acquis par le département sur l'emprise du projet (avec le soutien des « châtelains » ont souligné les médias) avant d'être évacuée sans heurts.

Alerté, le ministre de la transition écologique et solidaire a souhaité faire le point sur ce projet, mieux en apprécier les enjeux, les avantages et les inconvénients au regard des arguments avancés par les parties. Il a donc saisi le Conseil général de l'environnement et du développement durable.

La mission s'est rendue deux fois sur place, une première fois de manière anonyme pour comprendre les lieux, parcourir la vallée de Vézac à Allas-les Mines, sur les deux rives puis, pendant deux jours, pour rencontrer les acteurs locaux. De nombreux documents ont été étudiés pour documenter le présent rapport et faciliter la compréhension de la situation.

La mission considérant l'implication parfois très personnelle des acteurs a délibérément choisi une approche technique pour essayer de mettre en valeur les arguments les plus robustes et favoriser l'action publique la plus pertinente pour le développement de ce territoire.

Après avoir fait le point sur le projet de déviation et porté une appréciation sur la qualité du dossier actuellement à l'enquête, la mission s'est attachée à présenter les travaux de « déviation piétonne » réalisés par la commune entre 2015 et 2017 et à en évaluer les effets au regard des objectifs fixés.

Enfin, elle a tenté de comparer les effets attendus de la déviation avec ceux des travaux réalisés par la commune et examiné l'effet d'aménagements structurels et fonctionnels complémentaires qu'il serait possible de mettre en place, pour faciliter une décision publique la plus pertinente possible

1. La route de la vallée

1.1. La vallée de la Dordogne

Très vaste département rural, la Dordogne reste à l'écart des grands flux de transport, tant routiers que ferroviaires. L'emploi industriel est modeste (12,8%) et perd lentement du terrain. L'essentiel des entreprises est de très petite taille¹.

Pour autant, le territoire est très attractif notamment pour les retraités, français comme étrangers (britanniques², néerlandais...) qui apprécient sa qualité de vie. Le tourisme pèse un poids inattendu pour un département non littoral, avec 21 % du PIB départemental. C'est largement un tourisme de camping de plein air (3/4 des nuitées), de petits hôtels et d'accueil dans les gîtes ruraux. La montée en gamme est freinée par la faiblesse de l'offre de l'hôtellerie (en niveau de confort et en taille), alors même que le potentiel est important tant pour le tourisme culturel, de nature, que pour les randonnées pédestres, cyclistes³ et nautiques⁴. Les résidences secondaires sont nombreuses.

La facilitation des déplacements est donc un enjeu fort pour une économie touristique assez diffuse, qui repose largement sur la circulation motorisée d'un site à l'autre⁵ dans ce secteur de la Dordogne des châteaux, surnommé localement « le triangle d'or⁶ ».

Le Conseil général de Dordogne a souhaité dès 1985 faciliter la circulation le long de la vallée de la Dordogne, par une route à deux voies de bonne qualité, principal axe de pénétration est-ouest sans relief trop difficile, comportant la déviation de nombreux bourgs aux caractéristiques de circulation sinueuses et étroites. Son programme a progressé lentement et deux tronçons restent encore à réaliser, le secteur Bergerac-Couze et la déviation de Beynac.

1.1.1. Des conditions de circulation estivales difficiles

La réalisation de cet aménagement sur place semblait difficile de par les contraintes rencontrées : une emprise de largeur faible, souvent inférieure à six mètres, associant circulation piétonne et routière, entre une falaise d'un côté et la Dordogne en immédiat contrebas, parfois quelques maisons accolées à la falaise dans les élargissements. Le croisement de deux poids lourds était très problématique, celui des véhicules utilitaires délicat. Il s'ensuivait, en particulier pendant la période touristique, des bouchons avec des temps d'attente dépassant parfois le quart d'heure et des ralentissements réguliers entre 10 heures et 18 heures. Les possibilités d'itinéraires de substitution apparaissent très limitées sur la rive gauche, et sont assez longs et sinueux au nord par la RD 25.

¹ Voir annexe 3 carte des grands axes de communication, des principales entreprises et équipements structurants de Dordogne, CCI de Dordogne

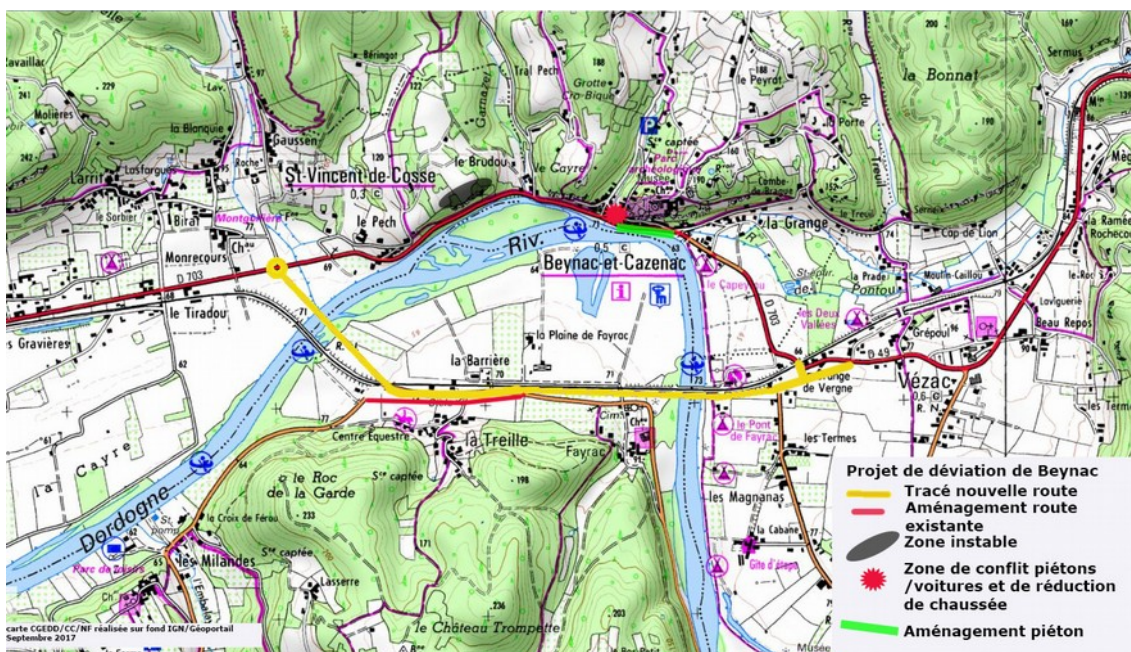
² Le trafic pour la Grande-Bretagne de l'aéroport de Bergerac, le nombre de comptes bancaires de citoyens britanniques domiciliés en Dordogne en sont deux indices.

³ Le réseau de véloroutes et voies vertes reste curieusement sous développé, malgré de belles réalisations (itinéraire Sarlat-la-Canéda à Peyrillac-et-Millac).

⁴ La Dordogne est le premier département pour le nombre de locations de canoë et kayak.

⁵ La fréquentation de Sarlat est estimée à 1 million de touristes par an. Le château de Castelnaud accueille 245 000 visiteurs, les jardins de Marqueyssac 190 000, le château de Beynac plus de 140 000...

⁶ Sur les 10 plus beaux villages de France de Dordogne, trois sont situés dans le « triangle d'or » : Beynac, Castelnaud et La Roque-Gageac.



Carte du secteur du Beynac situant la déviation et les principaux points singuliers traités dans le rapport, carte IGN, montage CC.

Pour les services d'incendie et de secours, cette situation est problématique pendant l'été puisque le gabarit de certains de leurs véhicules, affectés à Sarlat, impose de prendre cette route pour aller vers les communes situées à l'ouest de Beynac.



Le secteur le plus étroit, avant aménagement, avec une largeur inférieure à 6 m dont le trottoir, source Google streetview

En plus des difficultés de circulation, deux autres arguments étaient avancés pour justifier le choix d'une déviation :

1.1.2. Le risque d'éboulement de la falaise sur la route.

En fait, il convient de distinguer deux tronçons, l'un au droit du village de Beynac, l'autre à 1 500 m plus à l'ouest.

A Beynac, si les conditions géologiques sont différentes de celles de La Roque-Gageac, les études faites par le professeur Levêque, que la mission a pu consulter, identifient des zones d'hétérogénéité attestant de la possibilité d'effondrement à un terme incertain. Un plan de prévention des risques d'effondrement de blocs et de chutes de pierres a d'ailleurs été arrêté le 19 février 2010.

Le coteau du Pech, boisé, a déjà connu en 1993 des éboulements importants jusqu'à la route nécessitant la purge de 2 000 m³ de matériaux, puis, en 1997, pour 200 m³ supplémentaires. Des chutes de pierre isolées nécessitent un contrôle régulier pour enlèvement. Les périodes de gel et dégel, et surtout les périodes de pluies cumulées importantes sont des facteurs favorisant le phénomène.

Toutefois, la déviation n'apporte qu'une réponse partielle puisque la route par Beynac restera une voirie fréquentée utilisée par les habitants du bourg et les usagers des commerces de proximité ouverts toute l'année. Une interdiction du tronçon de Saint-Vincent de Cosse à Beynac à la desserte locale poids lourd serait envisageable, mais un peu surdimensionnée. En cas d'éboulement, la desserte serait bien sûr assurée par la déviation.

1.1.3. La sécurité des piétons et la préservation du site de Beynac

La circulation piétonne est importante le long de la Dordogne et offre des vues spectaculaires sur le château et le village. L'étroitesse de l'emprise commune à la route et au trottoir en particulier dans le virage, la nécessité pour certains véhicules d'empiéter sur celui-ci afin de permettre le croisement rendait utile une réduction substantielle du trafic, dont la totalité du trafic poids lourds.

1.2. La déviation de Beynac, un historique chaotique

L'histoire administrative de la déviation de Beynac souligne bien la vigueur des débats locaux autour de l'opportunité de sa réalisation.

Une première enquête publique pour la réalisation de la déviation débouche sur un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique (DUP) le 11 juillet 1990. Cette décision est annulée par le tribunal administratif de Bordeaux le 16 juin 1992.

Un dossier de synthèse mieux argumenté est présenté aux quatre communes en 1992 et recueille leur accord.

Une nouvelle enquête en vue de la déclaration d'utilité publique a lieu du 28 août au 3 octobre 1994 et se conclut par un avis défavorable de la commission d'enquête. Le ministère de la fonction publique refuse de saisir le Conseil d'État pour passer outre.

Une consultation populaire est organisée par les quatre communes le 26 février 1995 sur la base des listes électorales, sans base légale. La participation est bonne avec 68,3 % de votants. Quelle que soit la commune, le résultat en faveur de la réalisation

de la déviation est du même ordre de grandeur, avec presque 88 % de votes favorables.

Le travail est repris, approfondi puis présenté en juillet 1999.

C'est sur cette base qu'est construit le dossier d'enquête publique, qui se traduit par un avis favorable de la commission d'enquête puis par un arrêté préfectoral pris le 26 décembre 2001. Une phase contentieuse s'engage alors, devant successivement le tribunal administratif, la Cour administrative d'appel et le Conseil d'État qui refuse de juger en cassation.

La Cour administrative d'appel de Bordeaux, dans ses attendus, considère que le projet est d'utilité publique au regard de ses avantages et en dépit de son coût.

Dans l'intervalle, la DUP a été prorogée par arrêté préfectoral du 23 novembre 2006 jusqu'au 26 décembre 2011, permettant au Conseil général d'achever les acquisitions foncières nécessaires.

La longue période courant de 2001 à 2015 a permis de mettre au point le projet. Le tronçon de dépassement à trois voies a été supprimé. Le projet accueille maintenant une piste cyclable séparée de l'infrastructure routière. L'insertion paysagère et les deux ponts sur la Dordogne ont fait l'objet d'une conception architecturale et paysagère approfondie.

Par rapport au projet décrit en 2001, les conditions de raccordement de la déviation à Vézac ont été modifiées en substituant au giratoire originel deux stop et deux tourne-à-gauche, à l'intérieur de l'emprise foncière initiale. Cette solution moins onéreuse a été testée pour les trafics actuels et futurs. La mission est restée peu convaincue de l'argumentaire fourni, la répartition des trafics entre déviation et actuelle RD 703 paraissant peu réaliste et mal argumentée⁷. Des durées d'attente appréciables seront imposées pour les conducteurs venant de Beynac et, dans une moindre mesure de La-Roque-Gageac.

1. Aujourd'hui, le département est juridiquement libre de réaliser ou non la déviation qui n'appelle pas de décision spécifique nouvelle sur l'utilité publique.

1.3. L'analyse des variantes a été argumentée mais dans une vision exclusivement routière

La mission a examiné le dossier présenté à l'enquête de 2001 et notamment les raisons qui ont amené le Conseil général à retenir le tracé de la déviation. Différentes variantes larges ont été examinées par le nord, autour de la RD 25. Les reports de trafic ont paru très limités en période touristique et correspondaient essentiellement au grand transit, en l'absence de l'A 89 encore en projet à l'époque.

⁷ Voir aussi partie 31



*Les variantes longues et la variante courte retenue pour la déviation de Beynac ;
Source Sépanso, complément CGEDD*

C'est donc une variante courte entre Vézac et Saint-Vincent de-Cosse qui apparaissait susceptible de favoriser des reports allant jusqu'à la moitié du trafic passant préalablement par Beynac. Plusieurs options de tracé ont été étudiées par la rive gauche de la Dordogne, en créant deux ponts. La question du lieu de franchissement de la voie ferrée conduisant à des raccordements différents vers Saint Vincent-de-Cosse fait l'objet d'une analyse plus détaillée. Le critère retenu privilégie le minimum de perturbation au bâti et à l'agriculture.

La mission a également vérifié que le coût d'un tunnel sous le bourg se prolongeant jusqu'à la route de Cazenac n'était pas une option envisageable au regard du chiffrage annoncé.

2. Au final, il n'apparaît pas, dans le contexte de l'époque de la conception du projet, que le tracé finalement retenu résulte d'une appréciation tronquée des solutions envisageables. Il faut simplement noter que l'approche a été exclusivement routière.

1.4. L'autorisation environnementale unique

Le projet de déviation est soumis à autorisation pour un certain nombre d'enjeux environnementaux qui ont été précisés au cours des études de mise au point du projet : impacts sur l'eau, la biodiversité, les paysages, et l'évaluation des incidences spécifiques au titre de Natura 2000. Compte tenu de l'évolution de la réglementation et de la date de dépôt du dossier, le choix a été fait par la préfecture de Dordogne et le conseil départemental d'utiliser la nouvelle autorisation environnementale unique qui regroupe les procédures eau, espèces protégées, sites, défrichement...

Contrairement à ce qui est parfois affirmé, l'appréciation globale des impacts du projet a été faite à un stade antérieur, qui comprenait implicitement la phase « éviter » de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser » (ERC). La question n'est plus de juger de l'opportunité du projet, même si de très nombreuses observations sur les registres d'enquête abordent en fait cet aspect.

La mission a constaté qu'avant l'enquête, le maître d'ouvrage n'a pas estimé nécessaire de présenter son projet au public, ni d'expliquer ses choix. Non obligatoire, cette réouverture des échanges avec la population alors que la DUP date de seize ans est un manque regrettable de concertation. Les tentatives de la préfète de susciter une telle initiative n'ont pas été couronnées de succès.

La zone présente une série d'enjeux mobilisés par les opposants pour plaider des impacts disproportionnés et motiver un refus.

1.4.1. Les enjeux paysagers

Le projet de contournement de Beynac est situé dans le site inscrit, par arrêté du 12 août 1969, "de la vallée de la Dordogne et la vallée du Céou s'étendant de Beynac à Vitrac" sur les communes de Beynac-et-Cazenac, Castelnaud-la-Chapelle, Cenac-et-Saint-Julien, Domme, La Roque-Gageac, Saint-Cybranet, Saint-Vincent-de-Cosse, Vezac et Vitrac (à l'unanimité des délibérations de chacune des neuf communes), sur une superficie de 3 173 ha. Cet arrêté d'inscription s'est substitué à plusieurs protections ponctuelles (belvédères, châteaux, terrasses, etc.) prises entre 1942 et 1944. Enfin, ce site s'intègre dans un ensemble de grands sites inscrits de la vallée de la Dordogne, tous protégés en 1969 : la vallée de la Dordogne de Vitrac à Beynac, puis la partie de Vitrac à Cazoules et la confluence Dordogne-Vézère.

Comme le signale la DREAL dans son atlas des paysages « ...Ce tronçon de la vallée de la Dordogne est certainement celui qui impressionne le plus par sa concentration de falaises vertigineuses et de châteaux remarquables. Le site a conservé l'intérêt paysager qu'il présentait grâce notamment à l'instauration en complément du site inscrit de nombreuses ZPPAUP ...» et elle conclut ainsi « ...La concentration de châteaux organisée autour d'une Dordogne sinueuse justifierait tout à fait l'instauration d'un site classé en cohérence avec les ZPPAUP⁸ existantes. »

Ce site inscrit a donc vocation à être classé ; à cet effet, il est inscrit sur le projet de liste indicative qui sera arrêtée en application de la circulaire du 7 juillet 2011 relative à l'actualisation des sites majeurs restant à classer au titre des articles L 341-1 et suivants du code de l'environnement.

En regard des conséquences sur le site, le dossier présenté par le Conseil départemental de la Dordogne propose une intégration qui ne dénature pas le paysage, car il tient compte de l'aspect des lieux en s'appuyant sur la voie de chemin de fer existante. Des précautions ont été prises pour réduire l'impact paysager de ce contournement. Ainsi, pour les deux passages au-dessus de la Dordogne, parallèlement aux ponts ferroviaires, le projet propose de créer deux ponts d'une architecture élégante. L'alignement des piles des ponts routiers dans l'axe de celles des ponts du chemin de fer ne sera toutefois perceptible qu'en canoë, au milieu de la rivière.

⁸ Les ZPPAUP (zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager) sont désormais des "sites patrimoniaux remarquables" (SPR) en application de la loi n°2016-925 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine du 7 juillet 2016.

Il a fait l'objet d'un avis favorable du 13 décembre 2013 de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS).

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

La mission a toutefois été frappée du fait que l'ancienne gravière située juste en face du château de Beynac en rive gauche et dont l'impact paysager dans le méandre est très fort vu depuis tous les points hauts de Beynac, passe aujourd'hui inaperçue, alors que la perception de la future déviation paraît proportionnellement sensiblement plus limitée.

3. *Dans ce paysage, le problème pourrait se résumer ainsi : « si le projet est réalisé, il ne dénaturera pas notablement ce paysage, mais s'il ne se fait pas, ce sera plutôt mieux ». Par ailleurs, on peut raisonnablement penser que la réalisation de ce contournement n'est pas de nature à remettre en cause le classement futur du site inscrit existant.*

1.4.2. La biodiversité

Les opposants arguent d'un patrimoine biologique reconnu par une identification en ZNIEFF, faisant l'objet d'un arrêté de protection de biotope pour les frayères de la Dordogne, d'un classement en zone Natura 2000 (lit mineur de la Dordogne) et d'une qualification de cœur de réserve de biosphère du lit mineur et de ses abords pour signaler l'extrême enjeu du milieu naturel et refuser la déviation.

La mission note que le Conseil départemental a fait procéder à des inventaires très complets. Des compléments ont été demandés et obtenus sur les risques de destruction de frayères. Les atteintes, tant en phase travaux qu'à long terme, sont bien identifiées et restent modestes. Des mesures compensatoires bien dimensionnées ont été proposées, ainsi que leur suivi à long terme.

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

1.4.3. L'eau

L'analyse des différents impacts sur les écoulements en crue, ceux relatifs aux rejets des eaux de plate-forme, a été faite dans les règles de l'art avec des propositions étayées pour y remédier. Le choix d'un franchissement par des ponts d'ouverture égale à celle des ouvrages ferroviaires existants limite les effets hydrauliques.

Les volumes de remblai soustrayant un volume de stockage en crue sont limités. Le passage sous la voie ferrée est situé hors zone inondable. Il est doté d'un cuvelage étanche et lesté pour s'opposer à la poussée d'Archimède de la remontée de nappe. Les armoires électriques sont situées hors inondation.

4. L'avis de l'autorité environnementale, les conclusions du conseil national de la protection de la nature, l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites ont confirmé l'aspect exemplaire du travail réalisé. La qualité du dossier porté à l'enquête est sensiblement au-dessus de celle beaucoup de dossiers routiers, sans doute en lien avec la qualité des lieux et le risque de contestation. La mission n'a pas identifié de motif de fond pour refuser l'autorisation environnementale demandée.

1.5. Un débat toujours pas refermé ; l'opportunité du projet d'aménagement

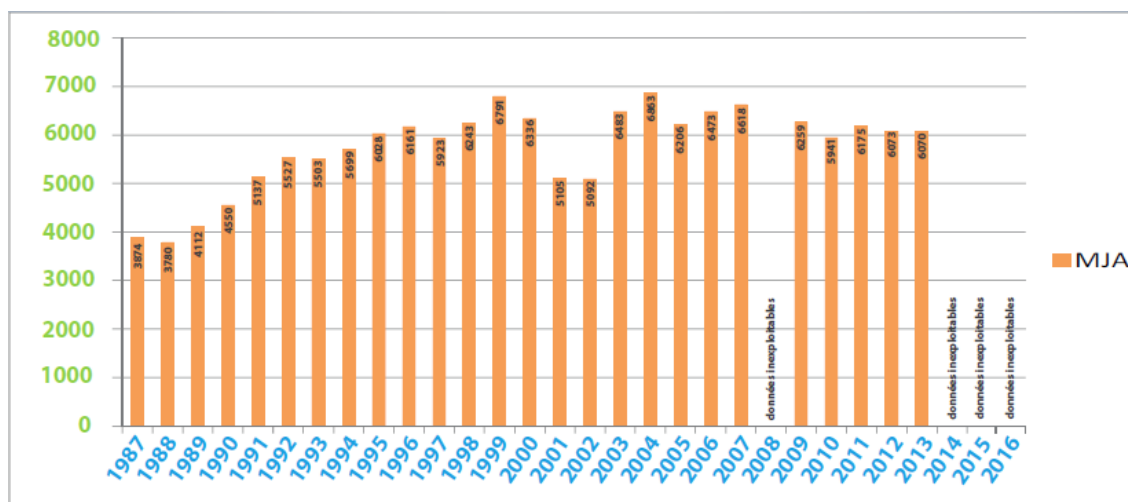
Plus de quinze ans après la déclaration d'utilité publique, la question de l'opportunité de la réalisation du projet semble encore ouverte.

Les observations sur les registres d'enquête portent sur trois points principaux, le coût du projet, ses effets directs et indirects sur le trafic dans Beynac et l'attractivité estivale et hivernale du site.

Le coût du projet, 32 millions d'euros, soit six millions pour l'itinéraire cyclable et 26 pour le volet routier pour un linéaire de déviation de 3,2 km apparaît très élevé au regard des objectifs de l'aménagement et le caractère limité dans le temps des congestions de trafic. Il inclut le coût des études et des fouilles archéologiques déjà réalisées pour un montant de 2 M €.

Les opposants estiment, quant à eux, que la dépense pour la déviation est très en dessous de la réalité, dans un rapport de un à deux. Les appels d'offres ayant été lancés pour les ouvrages, le Conseil départemental indique pour sa part que les soumissions des entreprises sont toutes dans la fourchette comprise entre -10 % et + 10 % de l'estimation de ses services. La mission, dans la limite des éléments techniques dont elle dispose pour procéder à un chiffrage et en utilisant les données statistiques recueillies sur les réalisations d'ouvrage routier de l'État estime le coût des deux ponts entre 15 et 18 M €, en cohérence avec les montants globaux annoncés par le Conseil départemental.

La croissance du trafic observée avant 1999 et répercutée ensuite dans les modélisations futures du dossier de DUP a cessé puis enregistré une baisse légère attribuée par tous les acteurs à la mise en service de l'autoroute A 89 entre 2004 (Périgueux-est-Thénon, puis Mussidan-Périgueux-est) et 2006 (tronçon Terrasson-Brive) qui offre une alternative performante pour le grand transit. Les statistiques de 2015 à 2017 ne sont pas utilisables puisque les travaux dans Beynac avaient imposé la déviation d'une part du trafic par la RD 25.



Trafic journalier moyen annuel en véhicules/jour (v/j), source CD24

En ce qui concerne le trafic moyen du mois le plus chargé, celui baisse aussi légèrement depuis 2004 (11 974 v/j), avec une stabilisation de 2009 à 2013 (10 600 v/j). Les bases du dossier de la déviation se sont avérées un peu optimistes.

5. Mais un élément nouveau s'est invité au débat : la réalisation d'un aménagement piéton de la traversée de Beynac pendant les années 2015 à 2017, véritable « déviation piétonne » qui se traduit par un élargissement de la chaussée et semble apporter indirectement des améliorations conséquentes en termes de fluidité du trafic automobile.

2. Une innovation de rupture, la « déviation piétonne » de Beynac

2.1. Le bourg de Beynac et la RD 703

Le bourg de Beynac n'est pas véritablement traversé par la RD 703, mais simplement longé. La rue principale, appelée rue de la Balme est perpendiculaire à la route départementale. Le bourg lui-même se développe à flanc de coteau, en arrière sur le plateau et le long des vallons. Le nombre de maisons jouxtant la route de la vallée est très limité.

Il est important de noter que Beynac (530 habitants) propose une offre commerciale exceptionnelle en milieu rural : boulangerie, boucherie, pharmacie, médecin, kinésithérapeute, bureau de poste, etc. C'est un lieu de centralité, les plus proches étant Sarlat-la-Canéda et Saint-Cyprien. Il est donc très actif, et ce bourg est le seul du « triangle d'or » à conserver une activité hivernale, y compris pour certaines activités commerciales hors vie quotidienne. Bien sûr, l'offre en restauration, souvenirs, artisanat d'art est conséquente, à la mesure d'un lieu très visité.

La question de l'impact de la déviation sur ces activités et, symétriquement, l'utilisation de la déviation du fait de la présence de ces services impliquant d'utiliser la route actuelle est posée.

La route offre des vues lointaines sur le château et le bourg, tant par l'est que par l'ouest, qui constituent autant de raisons pour le touriste d'y passer. Le bourg de Beynac est d'ailleurs le sujet de nombreuses couvertures d'ouvrages, de revues, d'illustration d'articles : c'est le point focal de la Dordogne des châteaux.

2.2. La conception de la « déviation piétonne »...

L'aménagement des circulations piétonnes est un enjeu identifié de manière ancienne par les communes du « triangle d'or » qui ont procédé à une démarche collective sur ce thème au titre de la politique des sites majeurs du Conseil régional d'Aquitaine.

La commune a donc sollicité la société d'économie mixte départementale, la SEMIPER, afin d'assurer l'assistance à maîtrise d'ouvrage des travaux répondant à son besoin. Celle-ci a organisé un concours, dont les lauréats combinaient des compétences d'architecture, d'urbanisme, d'ingénierie paysagère, de géotechnique et de mise en lumière.

Dans un site très contraint, l'idée novatrice a été de créer un encorbellement au-dessus de la Dordogne s'appuyant sur plusieurs piles maçonnées nouvelles, reprenant des débordements rocheux existants, accolées au mur de soutènement existant et servant d'appui à des passerelles.

Il a été ainsi possible de créer un passage piéton de largeur supérieure à 1,4 m, protégé de la circulation par un mur épais, et placée en léger contrebas (0,60 m) de la chaussée.



Vues de la déviation piétonne, au tiers ouest et en regardant vers l'est, et depuis la Dordogne, de l'est vers l'ouest, photos mission

Un travail de mise au point avec l'architecte des bâtiments de France a été réalisé puisque le projet était situé dans le périmètre de covisibilité du château, monument historique, et dans le site inscrit. La qualité architecturale du projet et son insertion paysagère ont fait l'objet d'un soin particulier. Avant réalisation, ce projet a été soumis aux procédures loi sur l'eau et au titre des sites et a bénéficié d'une autorisation d'occupation du domaine public fluvial.

Une fois le dossier mis au point, il a fait l'objet d'une convention signée le 29 septembre 2015 entre le Conseil départemental gestionnaire de la RD 703 et la commune, compétente pour la sécurité, la circulation piétonne et qui assurait la maîtrise d'ouvrage des travaux.

Ce dossier a également intégré les aspects de fréquentation par les personnes à mobilité réduite, examinés par la sous-commission départementale d'accessibilité dans sa séance du 20 mars 2014 qui valide des dérogations ponctuelles.

En intégrant les études, le montant des travaux et les frais divers, l'opération aura coûté trois M €.

2.3. ... permet la mise en sécurité des piétons et un réel élargissement de la route

Du point de vue piéton, chacun s'accorde sur l'amélioration considérable obtenue en matière de sécurité, d'offre de fréquentation, de conditions de découverte de la Dordogne, de qualité de l'aménagement vu depuis la rivière. A deux petits secteurs près, la largeur disponible est toujours supérieure ou égale à 1,40 mètre.

En revanche, l'accessibilité des piétons aux deux maisons situées au milieu du secteur aménagé (ancienne boulangerie) est peu améliorée. Un report du passage piéton vers le port, au début du muret séparatif route-piétons permettrait un cheminement pour les personnes à mobilité réduite. L'accès au garage de l'ancienne boulangerie reste inchangé et difficilement utilisable.

La largeur du cheminement piéton pavé prévu le long des hôtels restaurant du Château, Malleville et Bonnet (café de la rivière) n'a pas été respectée par la commune, qui l'a réduit à 0,40 m au lieu des 0,90 m préexistants et des 1,40 m validés

en sous commission d'accessibilité, d'où la dénonciation de la convention avec la commune par le Conseil départemental. La commune a voulu donner aux conducteurs une impression de largeur la plus forte possible dans ce dernier resserrement, pour faciliter les croisements entre voitures ou avec des camionnettes. Les propriétaires des trois bâtiments concernés ont saisi le Conseil départemental de leur perte d'accessibilité et de leur crainte du passage des camions au ras de leur propriété.



Plan de l'aménagement dans sa partie la plus rétrécie, entre les restaurants et terrasses le long de la Dordogne et les trois restaurants du Château, Malleville et Bonnet ; source commune de Beynac

Le débat n'est pas que fonctionnel, il pose la question du respect du projet validé tant du point de vue paysage que de la circulation piétonne et des droits des riverains. Il comporte des effets financiers liés au versement des subventions. Si cet aspect a cristallisé le conflit, la mission estime que l'élargissement du pavage n'avait pas forcément une efficacité fonctionnelle certaine pour les piétons. Elle constate qu'un traitement différencié du revêtement routier (emploi de liants de teinte différente, de granulats distincts) serait une solution de compromis sans doute acceptable, tant pour les usagers du cheminement que pour la lisibilité de la situation de circulation. La très faible vitesse des véhicules sur ce tronçon est un facteur positif.

La hauteur du trottoir situé le long des terrasses et restaurants côté Dordogne paraît importante. La justification fournie est l'existence de réseaux placés sous cet aménagement. La réalisation du revêtement routier définitif réduira cet effet.



Le cheminement piéton litigieux, avant aménagement (extrait Google streetview) et après aménagement (photo mission)

La commune a souhaité, par son aménagement, améliorer les conditions de croisement pour le trafic automobile. La déviation piétonne a permis de transférer à la voirie la largeur du trottoir préexistant, permettant de gagner près d'un mètre de gabarit. La largeur minimale est aujourd'hui de 5,4 m, dans un unique secteur à l'entrée du bourg, avec des conditions de visibilité correctes. Le mur de soutènement de la sente débouchant à l'ancien hôtel Bonnet a été réduit pour élargir la route. Enfin, des travaux limités dans la falaise au droit du virage ont contribué à donner une largeur supérieure à 6 m à cette partie de voirie qui était autrefois la plus contrainte (4,80 m). Des précautions particulières concernant leur exécution ont été définies avec contrôle en continu des vibrations émises.

Du point de vue routier, la hauteur du muret séparant de la voirie piétonne apparaît un peu haut et opaque. Ceci ne permet pas de vues vers la Dordogne, mais oblige par contre les conducteurs à se concentrer sur la conduite du véhicule. Ce choix de sécurité paraît pertinent.

A l'occasion des travaux, les fondations de la route sont apparues insuffisantes dans le secteur central de l'aménagement, et ont nécessité un renforcement spécifique.

Le rétrécissement restant, d'une cinquantaine de mètres de longueur, joue un rôle de ralentisseur et de chicane utile pour la protection des trois passages piétons qui l'encadrent. Il apparente la traverse de Beynac à de nombreux aménagements de traverse visant à ralentir les véhicules en zone urbaine sur des routes touristiques aussi fréquentées⁹.

Les effets de cet aménagement sur la circulation routière sont contrastés, la commune souhaitant manifestement conserver une attractivité maximale pour la fréquentation automobile en contribuant à réduire les ralentissements et bouchons, le Conseil départemental ne souhaitant pas remettre en cause son projet de déviation. L'effet de l'élargissement sur la fluidité du trafic routier apparaît comme un élément déterminant dans l'appréciation de la pertinence de la réalisation de la déviation.

2.4. L'aménagement n'a pas traité les bâtiments entre route et Dordogne

L'aménagement réalisé a exclusivement concerné des espaces publics. La terrasse et le restaurant situés côté Dordogne dans le bourg de Beynac ne contribuent pas vraiment à la qualité des lieux. La partie inférieure est d'ailleurs régulièrement inondée. La commune n'a pas envisagé une opération radicale de démolition-reconstruction qui aurait permis une amélioration qualitative, de remplacer le bâtiment assurant les fonctions d'abribus et de toilettes publiques sur la place, d'organiser les espaces de manière plus satisfaisante et de concilier accessibilité handicapés, accès aux restaurants et optimisation du rétrécissement de voirie, en donnant un peu plus d'aisance aux piétons sur la quarantaine de mètres de ce secteur.

Une telle opération serait cependant assez complexe et onéreuse à mettre en œuvre même si elle permettrait un saut qualitatif réel des accès vers la Dordogne.

⁹ La mission pense par exemple à la traversée de Saint-Dyé-sur-Loire (Loir-et-Cher) par la RD 951 le long de la Loire à proximité de Chambord pour un trafic moyen annuel de 5 300 v/j



À gauche côté Dordogne, les bâtiments de restauration et l'espace routier contraint, avant travaux, vue vers l'ouest. Source Google street view

2.5. Un impact sur la traversée routière de Beynac discuté mais non quantifié

La mission a cherché à quantifier l'impact de cette séparation des flux piétons et routiers le long de la Dordogne sur le trafic automobile. Elle a demandé des chiffrages des durées d'attente ou de longueur maximale des files par jour, tant au Conseil départemental qu'à la mairie, et qu'aux associations adeptes ou opposées au projet. En vain.

2.5.1. Une pointe estivale de trafic de durée réduite

Le Conseil départemental a fait procéder en 2016 et 2017 à un comptage des véhicules sur la RD 703 à l'ouest du pont sur la voie ferrée.

Il apparaît que la période de pointe s'étend de la mi-juillet au 26 août, soit 45 jours, avec la répartition qui suit en termes de trafic.

Trafic en v/j	< 6 000	6 000 à 7 000	7 000 à 8 000	8 000 à 9 000	9 000 à 10 000	10 000 à 11 000	11 000 à 12 000	+ 12 000
2016	0	5	10	7	15	14	7	2
2017	3	6	3	10	13	16	8	0

Tableau 1 : Trafic cumulé deux sens du 1^{er} juillet au 31 août¹⁰ ; source CD 24

¹⁰ Manquent un jour en 2016 (26/07) et deux jours en 2017 (19/07 et 31/08)

2.5.2. Quels sont les effets de la « déviation piétonne » sur la congestion routière

La commune a fait réaliser une observation pendant sept jours, du 11 au 17 août 2015, par un bureau d'études spécialisé portant sur le trafic en décomposant précisément sa nature et en quantifiant le nombre des conflits alors que la traversée de Beynac était encore inchangée. C'est le seul point de référence (annexe 4).

Après travaux, les appréciations vont de l'amélioration très légère à la quasi-résolution des difficultés, sans que les circonstances et l'ampleur des remontées de file aient été quantifiées et leurs circonstances précisées.

Il y a eu plusieurs remontées de file pendant l'été 2017 jusqu'à la hauteur du château de Monrecours, vers l'ouest, soit sur près de mille cinq cents mètres, avec photographies à l'appui. Les opposants à la déviation estiment que ces photos ont été prises les premiers lundis de l'été, jour du marché de producteurs, implanté sur le parking le long de la Dordogne, jusqu'à ce que la mairie organise le passage entre les voitures et les piétons traversant par un agent municipal.

La mission a, de son côté, procédé à un comptage détaillé des véhicules (voir annexe 4) pendant 1 h 15, puis un suivi plus qualitatif pendant trois quarts d'heure complémentaires pour un trafic de la journée d'un peu plus de 8 000 véhicules/jour. Elle a relevé deux conflits, l'un entre deux camions, l'autre entre un camion et un autocar, et des difficultés liées aux camping-cars. Au final, deux blocages sérieux générant une remontée de file de l'ordre de 150 mètres, et un temps d'attente de l'ordre de deux minutes ont été observés. Les conflits avec les traversées de piétons ont par contre été nombreux, mettant bien en évidence une origine non uniquement automobile des files d'attente (entre 50 et 100 m parfois). Cette appréciation reste qualitative au regard de la faible durée d'observation.



Un croisement un peu délicat, photo mission

1. Le refus de quantification de l'évolution des ralentissements et des temps d'attente, de leur fréquence recèle sa part d'ambiguïté pour les différentes parties. Car, en fait, les résultats obtenus ne semblent pas avoir été aussi négligeables qu'affiché, ni aussi spectaculaires qu'espéré.

6. L'aménagement réalisé par la commune amène des bouleversements significatifs sur les conditions d'écoulement du trafic routier de la RD 703, même s'ils n'ont pu être objectivés, au point d'interpeller la pertinence de réalisation de la déviation compte tenu de son coût. De plus, l'observation montre qu'à la modification structurelle des conditions de circulation s'ajoutent des difficultés organisationnelles qui méritent d'être détaillées pour voir si elles peuvent être résolues.

3. Au-delà du « pour » et du « contre » la déviation

3.1. Quel sera le trafic dans la traverse de Beynac si la déviation est construite ?

L'impact de la déviation sur la répartition des trafics repose sur une enquête origine / destination ancienne, bien antérieure à la mise en service de l'autoroute A 89. Les trafics envisagés étaient de plus affectés d'un coefficient de croissance qui ne s'est pas réalisé. Sur la durée, on observe un report des circulations de transit vers l'autoroute, se traduisant par un très faible trafic poids lourd et une stagnation du nombre de véhicules légers. Les données de 2015 et 2016 ne sont pas utilisées en raison de la mise en place d'une déviation pendant les travaux d'aménagement de la traverse de Beynac. Cette stagnation est bien identifiée par le Conseil départemental dans son dossier d'autorisation environnementale unique.

L'indisponibilité de statistiques concernant les camping-cars (sauf dans les données de la commune de 2016) est aussi un point de faiblesse. Non seulement leur gabarit est important, mais la maîtrise de celui-ci par les conducteurs est inégale. La mission a noté les marges prises par ces véhicules le long de la falaise. Et le comportement attentiste dans le passage étroit. Or, ces véhicules à l'origine de ralentissements privilégieront l'itinéraire par Beynac, point majeur de visite.

Pour estimer le fonctionnement des aménagements à l'extrémité est de la déviation à Vézac, le Conseil départemental a saisi un bureau d'études qui a établi des projections globales de trafic, puis la répartition entre passage par Beynac et utilisation de la déviation, sans se renseigner spécifiquement sur les raisons actuelles des déplacements en hiver et en été. En sus du fait que les prévisions de trafic projetées pour l'avenir sont en nette croissance, à rebours des constats actuels, aucun argument n'est fourni pour expliquer la répartition du trafic entre les deux itinéraires, le temps de trajet n'apparaissant pas déterminant entre les deux options

Faute de véritable actualisation de l'enquête origine destination, la mission a tenté de faire une approche des reports à attendre vers la déviation, et donc évaluer le trafic dans Beynac, en explicitant les hypothèses faites.

L'hypothèse du bureau d'étude est un transit à 85 % par la déviation l'hiver, soit pour un trafic de 4 000 véhicules/jour (v/j), environ 600 v/j passant par Beynac, ce qui ne correspond pas au rôle de centralité commerciale et de services du bourg. La mission suggère plutôt une répartition par moitié, sauf à avaliser la mort économique hivernale de Beynac.

Pour l'été, l'hypothèse faite par le bureau d'études est d'un emprunt de la déviation à 90 % par les VL. Cette hypothèse est incompatible avec l'attrait touristique de Beynac. La mission suggère que l'essentiel du supplément de circulation par rapport à l'hiver est le fait de touristes qui visitent et sont donc tentés d'aller à Beynac dont le château fonctionne comme un signal remarquable visible de très loin, que l'on vienne de l'amont ou de l'aval de la vallée. 80 % d'entre eux prendront « l'ancienne route ». Une partie plus importante du trafic de transit d'hiver va chercher à réduire son temps de parcours en prenant la déviation : supposons les trois quarts. Cela aboutirait, pour un trafic moyen de pointe de 11 000 v/j, à avoir environ 3 400 v/j sur la déviation et 7 600 traversant Beynac. Ce niveau de circulation reste assez fluide, mais n'intègre pas l'effet d'une attractivité renforcée du château. De plus, à ce niveau, le carrefour est de la déviation connaîtrait des files d'attente significatives.

La mission estime que l'effet de la déviation mérite un réexamen approfondi. Les exemples fournis concernant d'autres tronçons de la route de la vallée, mais de caractéristiques assez différentes : traversée des cœurs de bourgs (Beynac est longé) attractivité touristique modestes comparativement à celle de Beynac, ne lui paraissent pas transposables.

7. Une évaluation socio-économique actualisée serait judicieuse au regard du nombre de jours de pointe assez faible et du coût du projet. L'examen de mesures fonctionnelles et structurelles détaillées ci-après pourrait alors constituer une option à comparer.

3.2. Un fonctionnement qui restera complexe

Que la déviation routière de Beynac se fasse ou pas, la traversée de Beynac restera un point délicat pour les usagers qui se décideront à emprunter l'actuelle RD 703 avec un trafic réduit certes, mais sans doute moins qu'annoncé.

La confrontation des piétons traversant la route avec le trafic automobile restera un sujet difficile. La situation observée à La Roque-Gageac montre bien une situation d'insécurité liée à des traversées piétonnes diffuses et non prévisibles sur près de quatre cents mètres de long, occasionnant ralentissements, chocs entre véhicule, voire bouchons.

Beynac, où les principaux passages piétons sont au nombre de quatre, sans guère d'autres possibilités de traversée pour une centaine de mètres de longueur, offre des conditions beaucoup plus satisfaisantes.

Le passage piéton du Port est moyennement fréquenté, mais il se situe clairement en agglomération, avec une bonne visibilité réciproque. Le flux piéton est suffisamment discontinu pour ne pas générer de blocage.

Le passage à l'est du rétrécissement sert de débouché à une sente arrivant du haut du bourg, très en pente et assez peu empruntée. Spontanément les véhicules avancent lentement, voire s'arrêtent pour un alternat avec des camping-cars ou des camions. Le risque d'attente est très faible.

Le secteur le plus délicat, l'été, est celui des deux passages au bas de la rue de la Balme très fréquentés, compliqué par le passage des serveurs du restaurant vers la terrasse, par le surcroît de fréquentation lié au marché de producteurs locaux du lundi... Si le passage rétréci limite les risques de collision entre piétons et voitures et entre voitures, le caractère quasi continu de la demande de traversée est, en saison, un redoutable obstacle à la fluidité du trafic. Pour autant, le ralentissement des véhicules au droit du resserrement de chaussée explique probablement l'absence d'accidents corporels à cet endroit où l'attention des conducteurs est maximale. Le seul accident recensé ces dernières années est un emboutissage par l'arrière consécutif à un arrêt brutal.

Les entrées et sorties entre RD 703 et le parking le long de la Dordogne sont délicats en période de pointe et s'insèrent plus ou moins bien dans le trafic. Une réflexion mériterait d'être engagée pour améliorer la situation.

Les échanges entre la rue de la Balme et la RD 703 poseront toujours, pendant les mois d'été, des difficultés de cisaillement, en particulier pour les véhicules descendant et tournant vers Vézac. Les autres mouvements sont relativement aisés soit parce

qu'ils ne coupent pas de file, soit du fait de la zone de ralentissement devant le restaurant du château qui permet une insertion satisfaisante. Les temps d'attente peuvent s'avérer longs, pénalisent le caractère piéton dominant de cette route par remontée de file, conduisant à des comportements risqués observés.

De l'avis de toutes les personnes interrogées, la disponibilité en parking est un facteur limitant de la fréquentation du site en même temps qu'un facteur d'embouteillage sur les voiries du bourg, pouvant se reporter assez loin jusqu'à la RD. Or, l'évolution de la gestion annoncée par le nouveau propriétaire du château devrait se traduire par une attractivité accrue à laquelle des réponses méritent d'être apportées.

La mission constate une sorte de passivité, d'acceptation du caractère inéluctable des bouchons et ralentissements à Beynac pendant des années, sans interroger les différents mécanismes de formation en œuvre et leurs interactions. La « déviation piétonne » offre l'occasion d'examiner la situation de manière plus large et d'envisager diverses solutions pour accroître l'attractivité touristique du « triangle d'or », fluidifier la circulation en maintenant un haut niveau de sécurité.

3.3. Des mesures fonctionnelles pourraient améliorer sensiblement la situation

L'interdiction de trafic poids lourds sur la RD 703 pendant la période touristique estivale (1er juillet -31 août ou premier dimanche de septembre), sauf livraisons à Beynac et Saint-Vincent-de-Cosse, permettrait de limiter les situations de conflits sans gêner le trafic autocar. Les solutions de substitution sont limitées, essentiellement la RD 25 entre Sarlat et Saint Cyprien. Cette déviation, pendant deux mois d'été, donc secs, permettra de limiter les dégradations des bas côtés constatés lorsque cette voirie a été utilisée pour dévier Beynac pour les travaux de la déviation piétonne pendant les hivers 2015-16 et 2016-17.

La mission estime, même si l'environnement de mur et de falaise favorise une circulation apaisée, qu'une zone 30 depuis l'arrivée au Port jusqu'à la sortie du bourg vers Saint-Vincent-de-Cosse serait pertinent.

Comme signalé précédemment, le conflit piétons - circulation automobile est essentiellement concentré sur les deux passages piétons du bas de la rue de la Balme. De plus, les lundis, le marché des producteurs locaux organisé sur le parking de la Dordogne est à l'origine de traversées encore plus nombreuses. Celles-ci, non organisées, conduisent à des ralentissements, voire des bouchons importants, amplifiant les ralentissements liés aux conflits de croisement. Deux pistes sont à envisager par la commune, soit systématiser la présence d'un agent communal en charge d'organiser les franchissements piétons¹¹, soit déplacer le marché dans l'intérieur du bourg de Beynac. Cette solution a la préférence de la mission.

Enfin, la présence d'un agent pendant les heures de pointe les autres jours d'été pour assurer la régulation entre les franchissements de la route départementale par les piétons par rapport au trafic routier est une piste complémentaire à explorer¹².

Pour réduire le conflit entre voitures pour les véhicules descendant vers la Dordogne et voulant s'engager vers Vézac, la mise en sens unique montant de la rue de la Balme du 1er juillet au premier dimanche de septembre pourrait être un moyen de limiter ces

¹¹ La commune a mis en place un tel dispositif pour les derniers lundis d'août 2017

¹² La commune de Beynac a indiqué avoir mis en place ce dispositif début août et remarqué une amélioration très conséquente de la situation.

conflits sans gêner la desserte locale. Le retour vers la route de la vallée pourra se faire par la voie communautaire vers Vézac. La mise en sens unique de celle-ci serait alors à envisager, sauf pour les cyclistes. Le retour vers Saint-Vincent est plus délicat, mais possible. Ces propositions fondées sur une reconnaissance rapide des lieux méritent un examen attentif avant d'être mises en œuvre.

8. *Envisager diverses mesures organisationnelles pour limiter les conflits de circulation sur la RD 703 et réguler les croisements piétons-traffic routier doit permettre de développer le potentiel d'accueil de Beynac, améliorer les conditions de visite et fluidifier le trafic routier pour un coût modéré.*

3.4. Des améliorations structurelles d'intérêt partagé à l'échelle de la vallée mériteraient d'être mises en œuvre

La mission a cherché des solutions qui, à l'échelle de la vallée, serait susceptibles de favoriser les circulations qu'elles soient routières ou douces. Il est ainsi rapidement apparu des points à améliorer de manière structurelle.

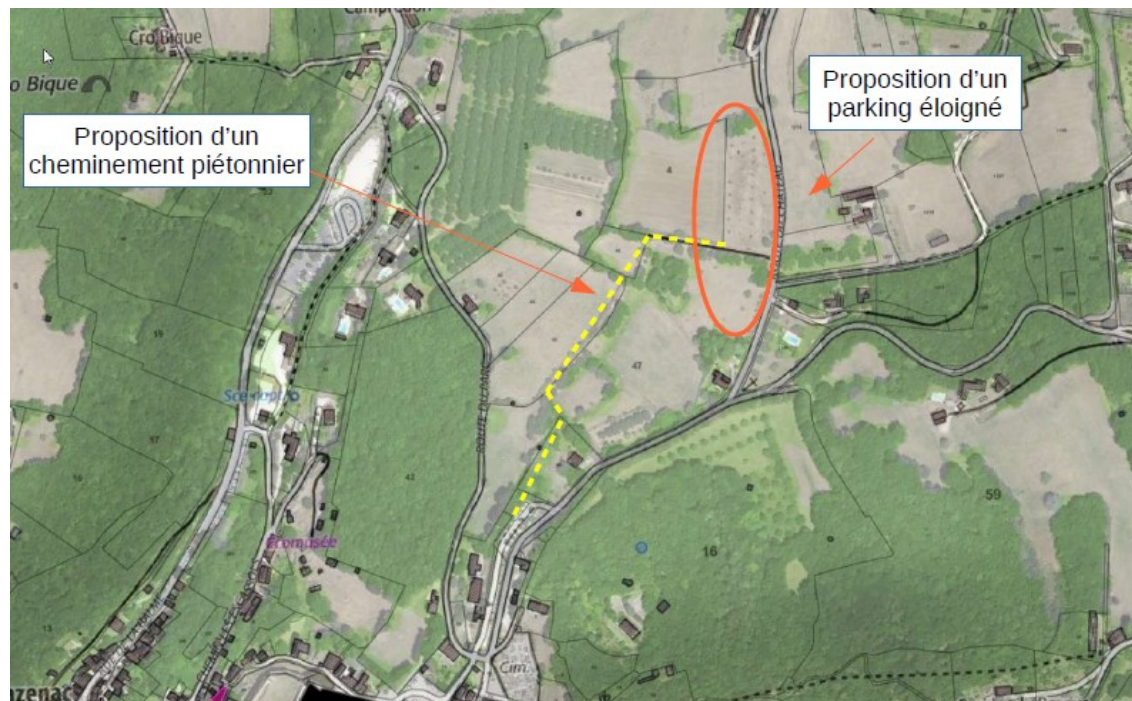
Le tablier du pont sous la voie ferrée de la RD 703 à Vézac a été relevé, ce qui a limité les cas d'encastrement, mais inversement encouragé les camions à l'emprunter. Or, la largeur du pont reste limitée et les poids lourds ont tendance à se déporter vers le milieu de la chaussée et la route en sortie fait un virage prononcé qui provoque l'empiétement des convois sur la voie d'en face. Il s'ensuit des conflits nécessitant des manœuvres pour permettre le croisement des véhicules. Même un peu moins marqué, le croisement avec des camping-cars crée des difficultés. Une rectification du tracé, soit par augmentation du rayon de courbure, soit par création d'un tronçon rectiligne dans l'axe du pont vers l'ouest fluidifierait ce point à l'origine actuellement de remontées de file.



Vers la sortie du pont sous la voie ferrée, de Vézac vers Beynac, un gabarit limité contraint par le virage en sortie, photo mission

La capacité de parking à Beynac est d'ores et déjà en dessous du besoin des jours de pointe. Elle est insuffisante les lundis puisque le marché neutralise des places le long de la Dordogne. Les projets de développement du propriétaire du château de Beynac

par la création d'événementiels pourraient faire passer la fréquentation de 140 000 visiteurs à plus de 200 000, si l'on compare à la fréquentation des principaux châteaux du « triangle d'or ». Organiser les fréquentations douces est une première solution qui sera développée en partie 3.5. La constitution de nouveaux parkings doit intégrer à la fois une relative proximité du site et une bonne insertion paysagère. La mission suggère une première piste, sans avoir pour autant vérifié la disponibilité foncière, mais apportant une réponse fonctionnelle et limitant la perception générale de l'équipement.



Une hypothèse de parking en retrait à Beynac, mission

Une deuxième piste pourrait être de réserver le parking près du port aux camping-cars, voire de l'agrandir. L'augmentation des places de stationnement de brève durée serait aussi une piste pour assurer à la clientèle permanente un accès facile pendant la saison touristique.

Toutes ces suggestions seront utilement analysées et enrichies par le Conseil municipal.

La facilitation des déplacements sur la rive gauche par Castelnaud-la-Chapelle et Allas-les-Mines peut aussi apporter des réponses pour la voie verte et les circulations automobiles. Plusieurs difficultés ont été identifiées :

- le passage dans le hameau d'Envaux est géométriquement contraint, sinueux et mériterait de faire l'objet d'investigations pour en améliorer la fonctionnalité, d'abord pour les cyclistes, éventuellement pour les voitures particulières.
- le pont de Castelnaud-la-Chapelle avec ses circulations piétonnes et ses deux voies est relativement étroit. La crédibilité de la voie verte serait renforcée et les circulations piétonnes améliorées par la création soit d'une passerelle distincte, soit d'une passerelle en encorbellement ancrée au pont existant¹³. S'y ajoute le

¹³ Voir par exemple le pont sur le Loire à Olivet (45) sur la RD 2020, en ZPPAUP ou le pont de la RN 151 à La Charité-sur-Loire (58) dans le périmètre de l'abbatiale protégée et classée comme Patrimoine mondial. La possibilité d'un aménagement semblable sur les ponts SNCF paraît irréaliste, compte tenu des réponses de la SNCF dans d'autres cas.

besoin d'améliorer les conditions de circulation au carrefour situé à la sortie du pont. Une organisation en giratoire, assortie sans doute de l'acquisition d'une maison, serait un projet à évaluer.

Ces pistes de solutions permettent de répondre, même en l'absence de déviation, au souci de créer en rive gauche une circulation douce attractive, d'Allas-les-Mines à Vézac, la RD 703 restant une solution peu attractive, même au droit de Saint-Vincent-de-Cosse. Cette voie sera pour le territoire un facteur qualitatif supplémentaire en valorisant autant que possible les équipements existants et moyennant des investissements plus modestes, relevant selon les cas du Conseil départemental ou des collectivités.

9. Pour améliorer la fréquentation touristique et rendre les déplacements plus fluides, divers aménagements structurels sont souhaitables, même si leur nombre varie selon la réalisation ou non de la déviation.

3.5. Développer d'autres modes de visite pour désengorger le bourg de Beynac ?

Diverses hypothèses visant à réduire la fréquentation automobile ont été développées par les interlocuteurs de la mission ou par envoi de courrier.

Ces notes sont plus souvent des concepts que de véritables projets chiffrés en investissement et fonctionnement. Elles permettent d'identifier deux problématiques :

- L'accès depuis des zones urbaines distantes en mobilisant la voie ferrée depuis Sarlat-la-Caneda ou Le Buisson en valorisant sa réfection récente. Elles nécessitent de rouvrir la gare de Vézac et de disposer d'un relais vers les principaux sites touristiques voisins. Cette solution constitue une offre nouvelle plausible, sur une période à définir. La mission ne pouvait pas, dans le délai dont elle a disposé, évaluer sa faisabilité au regard de la capacité de la voie unique, ni son économie générale.

À cette approche « lointaine » est ajoutée la création d'une offre de diffusion locale par petit train automobile électrique. La longueur des parcours (et le temps de trajet associé) avant d'atteindre les sites touristiques n'est guère examinée. Le besoin avancé d'un site propre compte tenu de la vitesse limitée de ce type de matériel est incompatible avec les circulations automobiles restantes et le site ne peut guère prétendre à une desserte exclusive comme au mont Saint Michel¹⁴ ou au Puy-de-Dôme, tous deux situés en cul de sac, alors que Beynac est aussi sur une voie de passage et remplit des fonctions de centralité urbaine indépendamment du tourisme. Cette solution paraît devoir être écartée.

- Par contre, une variante plus souple mériterait d'être étudiée pour l'ensemble du « triangle d'or ». Ce serait d'associer un parking relais vers Vézac et une activité de location de vélos, soit classique soit à assistance électrique permettant d'accéder à tous les sites du secteur dans des conditions nouvelles, tant en rive droite qu'en rive gauche et dans un périmètre de quelques kilomètres¹⁵. Cette hypothèse est bien sûr combinable avec une desserte ferroviaire. Retirer quelques centaines de véhicules jours sur les

¹⁴ pour lequel l'exploitation de la navette est fortement déficitaire

¹⁵ Un tel dispositif a été mis en œuvre autour du cirque de Navacelles, dans les gorges de la Vis, à cheval sur les départements de l'Hérault et du Gard.

routes et valoriser l'image « qualité de vie de la Dordogne » serait autant d'objectifs positifs à atteindre. Une étude de faisabilité mérite d'être engagée.

Le développement d'itinéraires cyclables dans ce secteur est hautement souhaitable ; L'utilisation d'une partie des terrains dont le Conseil départemental est propriétaire dans un tel objectif si la déviation n'est pas réalisée, complétée par les aménagements déjà proposés sur la rive gauche serait une avancée conséquente.

10. Le développement d'une offre de location cycliste au cœur du « triangle d'or » compléterait avantageusement la fréquentation automobile, qu'elle relaie une arrivée automobile ou ferroviaire.

Conclusion

La décision de construire ou non la déviation de Beynac est aujourd'hui une question d'opportunité du seul ressort du Conseil départemental.

L'analyse de la situation met bien en évidence la différence entre les déviations de bourgs, appréciées par les habitants, réduisant les temps de parcours et fluidifiant la circulation résiduelle et celles de villages touristiques très emblématiques pour lesquels les déviations sont loin de résoudre les conflits entre piétons et automobiles. Pour ceux-ci, une démarche plus globale s'impose avec des solutions, focalisées pour partie sur la saison estivale, avec des aménagements fonctionnels et/ou structurels.

La mission estime que la « déviation piétonne » réalisée à Beynac mérite de questionner le projet de déviation routière, mais en l'examinant dans une approche globale : des améliorations fonctionnelles et structurelles complémentaires à l'échelle du territoire paraissent possibles, pour un coût limité au regard de celui de la déviation projetée pour atteindre l'objectif de tous : donner un nouvel élan au tourisme dans ce secteur de la Dordogne, y favoriser l'implantation, le développement et le confortement de petites entreprises agroalimentaires, artisanales, d'hébergement et artistiques tout en assurant les objectifs de sécurité, de fluidité attendus, sans les bouchons tant dénoncés.

La mission suggère que l'assemblée départementale se donne le temps d'observer pendant l'été 2018 l'effet des mesures fonctionnelles à mettre en œuvre par la commune et les autres gestionnaires de voirie, procède à un comptage des trafics dans un cadre partagé et examine avec les collectivités les mesures structurelles envisageables et leur coût avant de lancer les travaux de la déviation.

La mission tient à remercier les personnes qui ont facilité ses travaux et toutes celles et tous ceux qui ont accepté de bousculer leur emploi du temps pour la rencontrer. De nombreux documents ont été mis à sa disposition, qu'elle a analysés sans forcément tous les citer, mais qui ont constitué autant de points de départ pour sa réflexion. Le présent rapport doit beaucoup à ces contributions.

Nicolas Forray

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'N. Forray', with a long horizontal stroke extending to the right.

Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission



231

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Nos Réf. : Cab MG/ID D 17005482

Paris, le - 1 SEP. 2017

Le secrétaire d'Etat auprès du
Ministre d'État, ministre de la
transition écologique et solidaire

à

Madame la vice-présidente du
CGEDD

→ Bureau de
- 6 SEP. 2017
Anne-Marie Lf

Objet : Expertise du projet de déviation de Beynac (24)

Le conseil départemental de Dordogne réalise progressivement la modernisation de l'axe Souillac - Sarlat - Bergerac - Bordeaux le long de la Dordogne afin de donner à cet itinéraire des conditions de circulation et de sécurité de bon niveau.

Entamé, il y a plus de 30 ans, ce projet global d'itinéraire doit s'achever par les déviations de Beynac et de Bergerac à Couze.

Le projet de déviation de Beynac a été déclaré d'utilité publique le 26 décembre 2001. Cette DUP a été prolongée, et les recours contentieux ont été totalement purgés. L'enquête relative à la loi sur l'eau est en cours, ainsi que l'instruction relative à l'autorisation de destruction d'espèces protégées.

Ce projet s'inscrit dans un contexte environnemental et surtout patrimonial très sensible : cinq châteaux protégés au titre des monuments historiques, plusieurs autres monuments historiques, un site inscrit, une zone Natura 2000. La vallée de la Dordogne est classée réserve mondiale de biosphère, et l'axe fluvial est protégé par un arrêté de biotope.

La commune de Beynac est particulièrement touristique et la compatibilité des promeneurs avec la circulation de transit génère des difficultés. Des aménagements ont été réalisés par la commune dans la traversée du village au printemps 2017.

Une opposition importante s'est développée depuis plusieurs années, rassemblant la commune, certains élus locaux, certains propriétaires, des associations... contestant l'opportunité du projet et mettant avant un non-respect des engagements patrimoniaux, le coût excessif du projet, la mauvaise prise en compte du caractère inondable de la vallée.

.../...

Je souhaite qu'une mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable puisse rencontrer les parties, procède à un examen technique de leurs arguments, mette en perspective les avantages et inconvénients du projet et me communique ses appréciations.

Vous ferez toute proposition visant à apaiser la situation, satisfaire les besoins en appréciant les aspects juridiques associés.

Je souhaite disposer de ses conclusions pour la fin septembre.



Sébastien LECORNU

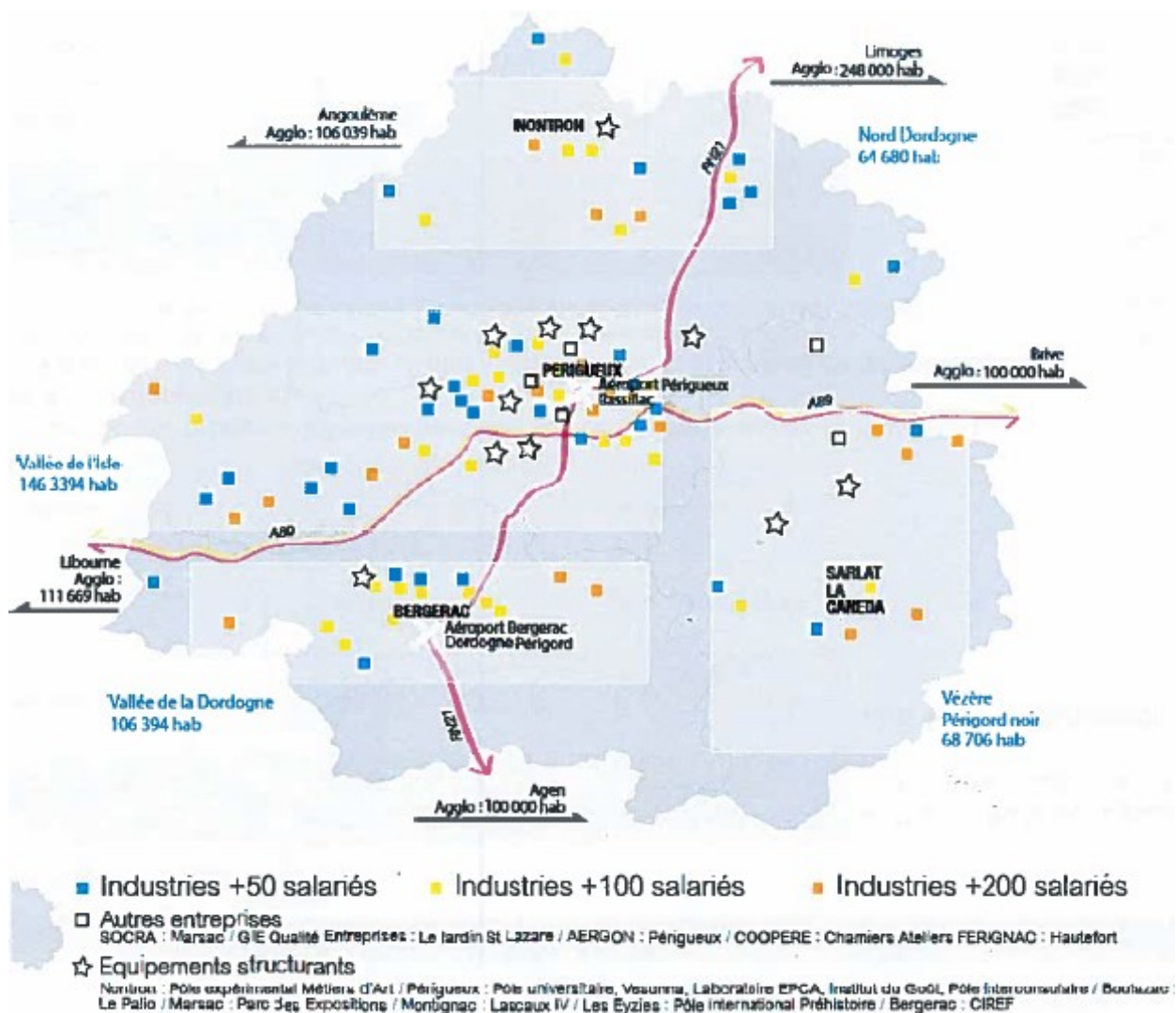
2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>
Albrand	Isabelle	Conseil départemental de Dordogne	Directrice du patrimoine routier, des paysages et des mobilités
André		SEPANSO	
Baritaud		Unité départementale de l'architecture et du patrimoine	
Beaudouin-Clerc	Anne-Gaëlle	Préfecture de la Dordogne	Préfète
Becret	Marc	Conseil départemental de Dordogne	Directeur général des services
Bennati		Association « j'aime Beynac »	
Bousquet		Association « sauvons la vallée de la Dordogne »	
Brusquand		Service départemental d'incendie et de secours Arrondissement de Sarlat	
Castagnan	Jean-Claude	Commune de Vézac	Maire
Chaumel	Jean-Marie	Commune de Saint-Vincent-de-Cosse	Maire
Constant	Jean-Baptiste	Préfecture de la Dordogne	Sous-Préfet de Sarlat
d'Eaubonne	Philippe	Association « sauvons la vallée de la Dordogne »	président
De Mézerat		Conseil départemental de Dordogne	Directeur général adjoint
De Mongolfier	Albéric	Propriétaire du château de Beynac	Entretien téléphonique
Dépenweiller	Stéphane	Association « j'aime Beynac »	Chef d'entreprise agro-alimentaire
Dubois	Jacqueline		Députée
Forest	Jacques	Conseil départemental de Dordogne	Directeur adjoint de la direction du patrimoine routier, des paysages et des mobilités
Gauthier		Association « j'aime Beynac »	
Kholler	Didier	Direction départementale des territoires	directeur
Le Provost		Association « j'aime Beynac »	
Pardo	T	Association « sauvons la vallée de la Dordogne »	
Passerieux	Alain	Commune de Beynac	Maire
Peiro	Germinal	Conseil départemental de Dordogne	Président
Peiro		Association « j'aime Beynac »	

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
Peyrat	Jérôme	Commune de La-Roque-Gageac	Maire
Pouxviel		Chambre de commerce et d'industrie de Dordogne	Vice -président
Pustelnik	Guy	EPIDOR	Directeur
Rekkas	Bouahlem	Office du tourisme du Périgord noir	Directeur
Roques	Didier	Commune de Siorac	Maire
Simplicien	Laurent	Préfecture de la Dordogne	Secrétaire général
Six	Christian	Commune de Saint-Cyprien	Maire
Vidalie	Jean-François	Association « sauvons la vallée de la Dordogne »	

3. Activités économiques et équipements structurants de Dordogne

Source CCI de Dordogne, 2013



4. Comptages routiers

Comptages routiers réalisés à la demande de la commune en août 2015, au droit du restaurant du château, source bulletin municipal de Beynac, n°6

Moyenne/Jour	véhicules légers		poids lourds		camping cars caravanes		utilitaires légers		BUS		TOTAL
	Sens 1	Sens 2	Sens 1	Sens 2	Sens 1	Sens 2	Sens 1	Sens 2	Sens 1	Sens 2	
Mardi 11 août	4580	4482	61	47	123	133	101	87	64	49	9737
Mercredi 12 août	4573	4535	57	49	159	128	85	119	46	39	9790
Jeudi 13 août	4430	4480	48	49	190	164	141	129	10	10	9651
Vendredi 14 août	4101	4166	36	25	191	155	123	117	2	1	8917
Samedi 15 août	4473	4379	12	10	145	150	40	47	4	6	9266
Dimanche 16 août	4701	4645	6	9	185	158	43	63	20	19	9849
Lundi 17 août	4393	4410	49	42	168	145	104	111	30	22	9474
Moyenne/Jour	4464	4444	38	33	166	148	91	96	25	21	9526
Moyenne Jours Ouvrés	4415	4417	50	42	166	145	111	113	30	24	9514

Les valeurs relevées à partir de comptages caméra sont cohérentes avec les valeurs du point de mesure du Conseil départemental situé deux kilomètres plus à l'est, sur la RD 7703. Elles confirment aussi la représentativité du point de comptage permanent situé entre Bézenac et Saint-Cyprien.

Les résultats montrent un trafic équilibré dans les deux sens, précisent la proportion d'autobus, camping-cars et utilitaires légers.

Le rapport mentionne que sur sept jours, onze blocages ont été enregistrés, situés dans le virage au milieu de la traversée du village, dans la zone où la chaussée était la plus resserrée.

Observations faites sur le trafic routier à Beynac par la mission le 31 août 2017

Durée du comptage : 1 h 15

Type de véhicule	Trafic ramené à l'heure
Véhicule léger	516
Camionnettes	29
Remorques à kayak	4
Camping car	12
Poids lourds et autocars	15
Trafic total	576
Croisements délicats générant une file de retenue	7
Dont avec camping cars	3

5. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
A	autoroute
CD	Conseil départemental
DREAL	Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'utilité publique
PIB	Produit intérieur brut
RD	Route départementale
SEMIPER	Société d'économie mixte d'aménagement
V/j	Véhicules par jour : mesure du trafic routier
ZAD	Zone à défendre
ZPPAUP	Zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager

