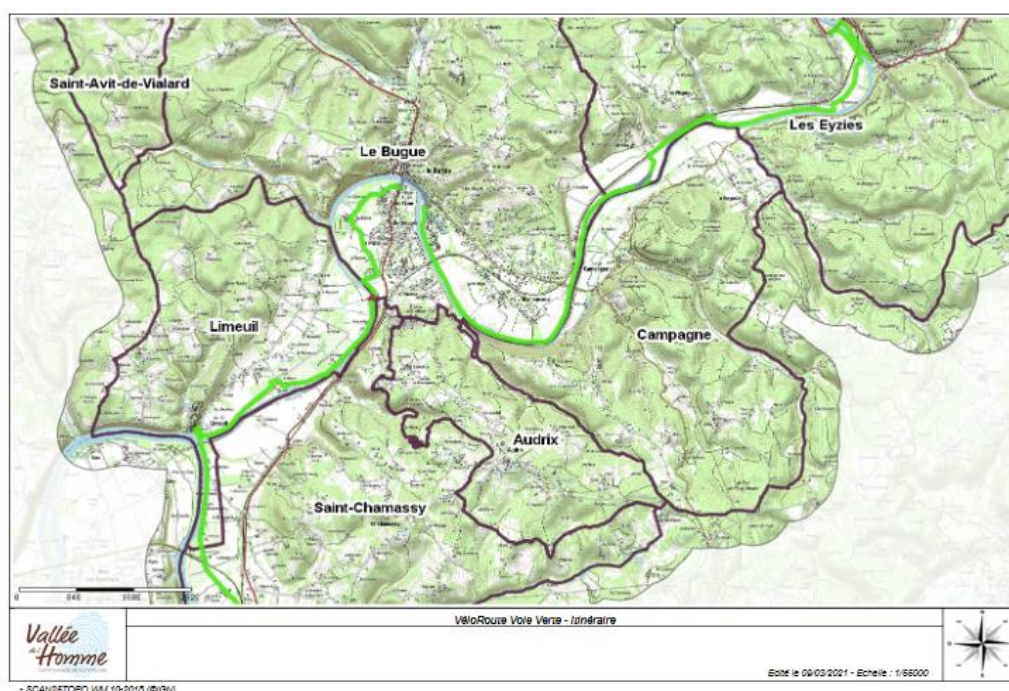


DÉPARTEMENT DE LA DORDOGNE
Arrondissement de Sarlat
Communauté de Communes Vallée de l'Homme

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE
à la réalisation d'une vélo route/ voie verte de la Vallée de la Vézère (VRVV) sur les
communes de Le Bugue, Les Eyzies, Limeuil et Saint Chamassy

Maître d'ouvrage	Communauté de communes Vallée de l'Homme
Autorité organisatrice	Commune du Bugue
Auteur du dossier d'enquête publique	OTCE infra avec Groupe Dejante 19360 Malemort Cabinet Ectare 19100 Brive-la- Gaillarde
Tribunal Administratif de Bordeaux	Décision N° E21000056/33
Commissaire enquêteur	Michel Labare
Dates	10 août au 10 septembre 2021



Conformément à la réglementation, le présent dossier comporte deux documents distincts :

- **Le rapport, avec ses annexes, dont la communication au responsable du projet,**
- **Les avis et conclusions du commissaire enquêteur.**

Destinataires :

Communauté de communes Vallée de l'Homme.

Tribunal Administratif de Bordeaux.

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE
à la réalisation d'une vélo route/ voie verte de la Vallée de la Vézère (VRVV) sur les
communes de Le Bugue, Les Eyzies, Limeuil et Saint Chamassy.

Première partie : Rapport



Source : étude d'impact.

Ce rapport contient 16 pages et 6 annexes.

SOMMAIRE

1. Généralités.....	3
2. Cadre juridique.....	3
3. Nature et caractéristiques du projet.....	4
3.1 Le contexte	
3.2 Localisation	
3.3 Raisons des définitions	
3.4 Le tracé	
3.5 Les aménagements	
3.6 Les travaux	
4. Le projet et ses principaux impacts environnementaux.....	8
4.1 La sensibilité du projet	
4.2 Les principaux impacts sur l'environnement	
5. Patrimoine culturel et paysage	10
6. Les activités économiques.....	11
7. L'enquête publique.....	11
7.1 Désignation du commissaire enquêteur	
7.2. Organisation et déroulement de l'enquête	
7.3 Dossier soumis à enquête publique	
7.4 Recueil, examen et analyse des observations	
7.5. Avis des personnes concernées, services ou commissions intéressés.	

ANNEXES

- 1. Iconographies sur le projet.**
- 2. Désignation du commissaire enquêteur**
- 3. Délibération de lancement de l'EP**
- 4. Arrêté prescrivant l'enquête publique.**
- 5. Information du public**
 - 6.1 Communication du PV de synthèse**
 - 6.2 Réponses de la CCVH**

1. Généralités.

La Communauté de communes Vallée de l'Homme (CCVH) , représentée par son président Philippe Lagarde, dont le siège est aux Eyzies dans le département de la Dordogne, porte un projet de réalisation d'une vélo route/ voie verte (VRVV) le long de la Vallée de la Vézère sur les communes des Eyzies , du Bugue, de Limeuil et Saint Chamassy.

Le Conseil communautaire a validé ce projet le 9 avril 2021.

Ce projet fait l'objet d'une étude d'impact ; elle est soumise à enquête publique.

Ensuite, la réalisation nécessitera la délivrance de deux permis de construire une passerelle traversant la Vézère (communes de Limeuil et Saint Chamassy) et d'un permis d'aménager l'itinéraire pour chacune des quatre communes pour lesquels les permis ont été déposés le 9 novembre 2020.

J'ai été désigné par décision 21000056/33 du 29 juin 2021 de Mme la Présidente du tribunal administratif de Bordeaux pour conduire cette enquête.

2. Cadre juridique.

2.1 Définitions.

L'article L 154-1 du code de la voirie routière définit la vélo route : « Les vélo routes sont des itinéraires continus destinés à faciliter la circulation des cyclistes sur de moyennes et de longues distances. Elles ont notamment pour support des voies appartenant au domaine public ou privé de l'État, de ses établissements publics ainsi que des collectivités territoriales et de leurs groupements compétents en matière de voirie. Elles empruntent tout type de voie adapté à la circulation des cyclistes et bénéficient d'un jalonnement continu ».

L'article R 110-2 du code de la route définit la voie verte : « Route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers ».

2.2 Étude d'impact et autorisation environnementale.

Ce projet est soumis à la procédure « cas par cas » d'étude d'impact en application du Code de l'environnement (tableau annexé à l'article R 122-2) : 6.c c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.

En pratique, la CCVH a fait le choix volontaire de déposer une étude d'impact en vue d'un examen par l'autorité environnementale.

2.3 Loi sur l'eau.

Au vu des caractéristiques du projet, le projet est soumis à déclaration au titre de l'article R.214-1 du Code de l'environnement, par référence aux rubriques 3.2.2.0 et 3.3.1.0.

La rubrique 2.1.5.0 ne s'applique pas du fait de la restitution diffuse des eaux pluviales sur les espaces contigus de la VRVV par infiltration sur le terrain naturel.

2.4 Le projet est également soumis à certains documents pour lesquels leur consultation, intégration ou cohérence sont rendues obligatoires :

- Inventaire des ZNIEFF, Espaces naturels sensibles, Sites Inscrits et Classés, Réseau NATURA 2000, Arrêtés préfectoraux de protection du Biotope.
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin (SDAGE).
- Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).
- Plan de prévention des risques inondation de la Vézère (PPRI).
- Grand Site de France Vallée Vézère.
- Documents d'urbanisme : les SCoT du Périgord noir et du Bergeracois qui sont est en cours de réalisation ; Différents zones U, N et A du PLUi de la CCVH ; la zone Nn du PLU de la commune du Buisson-de-Cadouin ; - la zone ZnC de la carte communale d'Alles-sur-Dordogne.

2.5 Divers.

Aucune expropriation n'est prévue, il n'y a donc pas de déclaration d'utilité publique. Il n'y a pas lieu de faire une mise en compatibilité du PLUi avec le projet.

3. Nature et caractéristiques du projet.

3.1 Le contexte.

3.1.1. La CCVH est engagée dans une démarche de développement durable.

Agenda 21 labellisé ; Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) ; Plan climat-air-énergie territorial –PCAET. Elle est partie prenante de la labélisation de la vallée Grand Site de France. Elle fait aussi partie de la zone « réserve de biosphère du bassin de la Dordogne » reconnu par l'UNESCO.

3.1.2 Les VRVV au niveau national et régional.

La VRVV est inscrite au Schéma National des Vélo Routes -Voies Vertes, au schéma régional Nouvelle-Aquitaine et au plan au plan départemental vélo (***annexe 1***).

Le projet ambitionne de relier le nord et le sud de la vallée (60km), de Limeuil à Aubas, et rejoindre les autres Vélo Routes Voies Vertes nationales situées aux deux extrémités :

- Au nord, elle sera reliée à la Flow Vélo qui est un itinéraire traversant la Dordogne et allant jusqu'en Charente maritime.
- Au sud, l'itinéraire rejoint, à Saint Chamassy, le projet de Vélo Route Voie Verte, V91, qui longe la vallée de la Dordogne et permet de rejoindre le Lot et la Gironde. Cet itinéraire est en partie réalisé.

La suite du projet porte sur le développement de l'itinéraire le long de la Vézère vers le nord jusqu'à Aubas.

3.2 Localisation du projet.

Le projet se localise au sud-est du département de la Dordogne (24) en région Nouvelle-Aquitaine, sur un axe Bergerac- Terrasson.

3.3 Raisons des définitions du projet.

Plusieurs critères ont présidé à la définition du projet, dans ses caractéristiques techniques, son tracé et son optimisation :

- Les sensibilités et contraintes environnementales,
- le confort et la sécurité des usagers,
- la faisabilité technique,
- la disponibilité foncière et viaire,
- l'attractivité de l'itinéraire,
- les coûts.

3.3.1 Choix relatifs aux caractéristiques techniques de la voirie.

La volonté d'intégrer l'infrastructure dans le paysage afin de permettre une approche dans la logique des modes de déplacement doux : dimensions de la voie sans rehaussement, caractéristiques de la passerelle des Courrèges, typologie des revêtements, insertion de la VRVV dans le réseau viaire existant, équipements et aménagements limités et sobrement intégrés au paysage.

Au niveau de la voie communale 2, choix d'un renforcement de l'accotement et du talus avec recouvrement en grave émulsion pour permettre la séparation physique des flux motorisés de la VC 2 et des flux non motorisés de la VRVV, plutôt que voirie partagée ou mise en œuvre d'un encorbellement.

3.3.2 Choix relatifs à l'itinéraire.

3.3.2.1 Le choix de l'itinéraire a intégré :

- La proximité de la Vézère, centre d'intérêt et épine dorsale du territoire.
- L'emprunt de chemins formalisés en bordure de rivière et en fond de vallée (sur les 22,4 km du tracé projeté, 83% reprennent des cheminements existants, et 94% sont assurés hors route) et en minimisant le partage de voirie dans l'optique d'une gestion financière optimale du projet, de limitation des effets environnementaux et de sécurité en site propre.
- La faible distance entre les principaux bourgs pour les usagers quotidiens, ainsi que les sites d'intérêt, les offres d'activités et de services (restauration, hébergements, information) pour les touristes.

3.3.2.2 permettant l'accessibilité à l'ensemble du public.

A. Les touristes (60% de la clientèle en haute saison vient en famille).

- permettre la découverte du Grand site de France de la vallée de la Vézère au cœur des paysages protégés,
- mettre en lien les acteurs du territoire et de développer l'économie locale,
- maintenir des activités indissociables du maintien des qualités paysagères qui ont permis de conférer le titre de Grand Site de France à la vallée de la Vézère,
- diffuser les flux des visiteurs, en contenant la place de la voiture en des lieux aménagés et choisis.

B. Les résidents.

Alternatives aux déplacements motorisés, sur un territoire où l'offre de transports en commun ne pourra pas remplacer les déplacements individuels.

3.3.2.3 prenant en compte l'environnement.

- Préservation maximale des habitats naturels et des habitats d'espèces par la réutilisation majoritaire des cheminements existants.

- Optimisation du tracé au niveau de la route de Saint-Cirq par le renforcement de l'accotement, en lieu et place d'un encoffrement et d'un élargissement qui auraient eu pour conséquence la destruction d'un cordon rivulaire et d'un talus calcicole favorable au cycle de plusieurs espèces patrimoniales.

- Mise en œuvre, aux Courrèges, d'une passerelle à grande portance pour éviter l'implantation d'une pile dans le lit mineur de la Vézère dans un secteur présentant un intérêt écologique (îlot et végétation immergée) et dimensionnement pour assurer la transparence de l'ouvrage vis-à-vis des crues.

- Mise en œuvre de la voie à la cote du terrain naturel pour conserver la capacité du casier d'inondation de la Vézère.

3.3.2.4 Au final, les alternatives à l'itinéraire retenu n'ont porté que sur certains tronçons pour lesquels plusieurs solutions se présentaient :

- La descente depuis la route de Saint-Cirq vers les bords de Vézère, sur la commune des Eyzies ; l'itinéraire retenu, allonge de 360 m le parcours en bordure de la voie intercommunale, mais permet de rejoindre directement le chemin existant.

- La traversée du bourg et le franchissement de la Vézère au Bugue par les quais aménagés et l'utilisation du pont existant et de sa passerelle attenante (RD31E1) ce qui évite la création d'une passerelle au niveau du Bournat.

- Report du raccordement à la V91 dans le secteur de la Grande Pièce sur la commune de Saint-Chamassy, pour ensuite rejoindre la RD 31E1 et la RD 51E dans l'attente d'un programme de renaturation avec le concours d'EPIDOR, l'Établissement Public Territorial du Bassin de la Dordogne.

3.4 Le tracé

Le projet longe la Vézère à partir des Eyzies et, sur une séquence plus courte, la Dordogne. D'un seul tenant, sur un linéaire de 22,4 km, il se trouve en fonds de vallées et présente une topographie relativement plane (pente moyenne 1 %).

Il traverse des espaces agricoles, longent des bois et passe par les bourgs de Les Eyzies, Le Bugue, Limeuil et Saint Chamassy. Seuls 3,5 km de chemins et une passerelle seront créés pour adapter et compléter l'itinéraire.

Il se déroule en cinq entités et onze séquences paysagères.

Il est inscrit en emplacements réservés dans le PLUi de la CCVH.

3.5 Les aménagements (annexe 1).

3.5.1 La voie.

La Grave émulsion a été retenue pour son faible coût énergétique avec valorisation de matériaux locaux, son ratio qualité/prix, son coefficient d'imperméabilisation (porosité), son adaptation en zone inondable, le confort des usagers, l'intégration dans l'environnement et l'entretien tous les 10 ans.

Les passages créés à travers champs seront réalisés à l'aide d'un stabilisé renforcé de type "castine" pour conserver un caractère agricole au site sur ces parties de la voie visible depuis la route (3 sites).

Les accotements sont végétalisés sur 1,00 m de part et d'autre de la bande roulante.

3.5.2 La passerelle des Courrèges.

Le franchissement de la Vézère au lieu-dit « Les Courrèges » entre Limeuil et Le Bugue nécessite la création d'une passerelle soumise à plusieurs contraintes :

- zone rouge du plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de la Vézère,
- impact sur le paysage par une passerelle,
- impact de la poussée hydraulique.

D'où une passerelle tridimensionnelle présentant une légère courbure longitudinale et par les courbures des rampes d'accès à 8 % et implantée en biais par rapport au lit de la rivière.

Cette partie du dossier est soumise à déclaration loi sur l'eau : Rubrique : 3.2.2.0 Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : S = 683 m² ; Rubrique : 3.3.1.0 Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée est de 6 681 m².

3.5.3 Les aires de pique-nique et d'arrêt.

Quatre sont prévues : Les Eyzies-bourg, Le Bugue-bourg, Limeuil- stade, Limeuil- place du Port. Trois sont existantes et seront adaptées au niveau mobilier ; toutes concernent systématiquement des espaces déjà artificialisés.

Deux aires supplémentaires sont à l'étude sous réserve de l'absence de sensibilités environnementales : (Saint-Chamassy et entre le bourg du Bugue et Malmussou).

En dehors des aires de pique-nique, deux stations d'arrêt (avec assises) sont aussi prévues (Les Eyzies vers Pecheyrou, Limeuil –Le Perdigat).

3.5.4 Le mobilier.

Les tables, les assises, les bancs, les totems, les barrières et les appuis-vélos sont prévus homogènes, cohérents, durables et intégrés aux sites traversés avec choix de matériaux locaux (bois, pierre et métal).

La signalisation respectera les dispositions du règlement local de publicité et sera sous forme de totems de 120 cm de haut avec des informations en découpe et lisibles dans les deux sens de circulation.

Au plan sécurité, des barrières amovibles seront placées au droit des accès depuis les routes et chemins carrossables pour limiter l'insertion de véhicules motorisés aux seuls engins autorisés (tracteurs agricoles, véhicules d'intervention, ...).

3.5.5 Aménagements paysagers.

Globalement, le projet s'appuie sur le paysage sans le modifier sauf au niveau de la passerelle qui va nécessiter la suppression d'une superficie de 571 m² de boisements en rive de la Vézère et la replantation des cordons rivulaires à l'aide d'essences locales adaptées au titre des mesures de réduction.

3.6 Les travaux.

La création de la voie verte nécessitera :

- La mise en œuvre de dispositifs de piégeage et de traitement des eaux pluviales de chantier,
- Le terrassement au droit du linéaire de la voie verte (sauf portions sur route existante), soit une surface de l'ordre de 71 200 m²,
- La création de la bande roulante en grave émulsion ou en castine, d'une épaisseur de 8 cm,
- Le renforcement de l'accotement et du talus de la route de Saint-Cirq,
- La mise en place des ancrages et des culées de la passerelle, puis son implantation et la reconstitution des boisements alluviaux supprimés,
- La mise en place des équipements et sécurité et du mobilier.

Les travaux seront échelonnés en fonction du calendrier d'acquisition foncière, des impératifs financiers et des contraintes environnementales et économiques.

Aucune déviation n'apparaît nécessaire. Une aire de chantier sera balisée, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, afin d'y stocker les matériaux et d'y stationner les engins en toute sécurité.

Les travaux sont prévus pour durer 10 mois.

4. Le projet et ses principaux impacts environnementaux.

4.1 La sensibilité du projet est :

-forte vis-à-vis des risques naturels (risque inondation prépondérant) et du patrimoine (sites inscrits, classés, monuments historiques ...).

-nulle à forte pour la faune,

-moyenne à forte vis-à-vis du milieu naturel (zonages et habitats),

-faible à forte au regard des continuités écologiques : Réservoirs de biodiversité « milieux humides », « Boisements de feuillus et forêts mixtes », « Milieux thermophiles » ; corridors de la trame bleue et de la sous-trame « Boisements de conifères et milieux associés ».

4.2 Les principaux impacts sur l'environnement.

Le projet se situe dans un secteur particulièrement riche au plan écologique. La sensibilité du projet en phase travaux est moyenne à forte vis-à-vis du milieu naturel (zonages et habitats),

4.2.1 Les zonages naturels.

- Zonages de protection : L'itinéraire s'inscrit en marge de deux Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB) sans avoir d'impacts sur les espèces (faucon pèlerin au niveau des falaises des Eyzies et poissons migrateurs du cours de la Dordogne).

- Zonages d'inventaire ZNIEFF : L'itinéraire traverse, dans sa partie amont, la ZNIEFF de type 2 « Zone des falaises calcaires de la vallée de la Vézère ». Toutefois, le projet n'engendre aucun impact sur les enjeux écologiques faisant l'intérêt de ce zonage.

- Réseau Natura 2000 : Le tracé envisagé recoupe ou s'inscrit en marge de deux Zones Spéciales de Conservation (ZSC) « La Dordogne » et « La Vézère » et se situe dans une zone tampon de 300 m des ZSC « Vallée des Beunes, « Coteaux calcaires de la vallée de la Vézère » et « Coteaux calcaires de la vallée de la Dordogne.

4.2.2 Les habitats, la faune et la flore.

Les investigations de terrain ont montré de nombreux habitats d'intérêt communautaire, des habitats humides de fond de vallée, la présence de 28 espèces de plantes envahissantes exotiques.

Aucune espèce floristique protégée n'a été recensée sur la zone d'étude.

S'agissant de la faune, le site présente une mosaïque d'habitats qui constitue une réserve propice au refuge, à l'alimentation et à la reproduction de la faune sauvage. On y trouve des espèces protégées : amphibiens (crapaud calamite et habitats de zones humides temporaires), couleuvre vipérine en état de conservation défavorable, loutre d'Europe, avifaune (milan noir, faucon pèlerin et martin pêcheur) et insectes (cuivré des marais, damier de la succise et agrion de mercure).

4.2.3 Continuités écologiques, Trames vertes et bleues (TVB).

L'aire d'étude rapprochée (AER) est concernée par 3 types de réservoirs de biodiversité :

- « Milieux humides », concernant l'ensemble du lit mineur des cours de la Vézère et de la Dordogne ;

- « Boisements de feuillus et forêts mixtes », qui recoupent ponctuellement l'AER au niveau de certains boisements de coteaux du secteur des Eyzies ;

- « Milieux thermophiles », qui recoupent l'AER dans les secteurs des Eyzies et de Saint-Chamassy et qui concernent principalement les coteaux thermophiles encadrant localement la Vézère et la Dordogne.

Parallèlement, l'AER est recoupée par deux corridors écologiques :

- trame bleue, correspondant aux lits mineurs de la Vézère et de la Dordogne ;

- sous-trame « Boisements de conifères et milieux associés » qui recoupe la vallée de la Vézère entre Campagne et Malmussou.

La création de cheminements cyclables sera à l'origine de l'artificialisation de 1,9 ha de milieux naturels majoritairement milieux ouverts ou arbustifs ne revêtant aucun enjeu fonctionnel pour les continuités écologiques locales.

L'aménagement de la passerelle de Courrèges entraînera la destruction ponctuelle de 772 m² de boisements alluviaux dégradés.

4.2.4 Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet : séquence « ERC ».

4.2.4.1 Mesures d'évitement (ME).

A. Phase de réflexion (4 mesures).

À titre d'exemple : **ME 1**

Réutilisation maximisée des chemins et voiries existantes. Objectif : limiter la destruction d'habitats naturels et d'habitats d'espèces. Seuls 3,7 km donneront à une création ex-nihilo, soit environ 16,5 %.

B. Phase de chantier.

À titre d'exemple **ME 5**

Balisage et mise en défens de zones écologiquement sensibles localisées en marge de la zone de chantier. Espèce(s) visée(s) : Damier de la succise, Cuivré des marais, Agrion de Mercure.

4.2.4.2 Mesures de réduction (MR) en phase de chantier (8 mesures).

À titre d'exemple : **MR 3**

Limitation du risque de destruction d'individus d'espèces animales via la planification des travaux en fonction des exigences écologiques des espèces (Herpétofaune, Avifaune nicheuse). Opérations de défrichement-déboisement entre début septembre et fin octobre de l'année N0 au plus tard.

Travaux de création de cheminements cyclables sur les zones de prairies devront commencer avant le début de la période de reproduction (mars).

4.2.4.3 Mesures d'accompagnement (MA) et de suivi (MS).

Assistance environnementale en phase chantier.

Espèce(s) visée(s) : Toutes les espèces animales et végétales et leurs habitats.

Objectif(s) : Suivre la bonne mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, réaliser des comptes rendus mis à la disposition de la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

4.2.5 Qualité de l'air et pollution atmosphérique.

La VRVV est dédiée aux déplacements non motorisés et constitue une alternative aux trajets quotidiens utilisant la voiture et peut, en ce sens, contribuer à limiter modérément les émissions atmosphériques.

Le projet correspond aux orientations du SRADDET et en particulier aux objectifs ayant pour but de limiter les émissions de gaz à effet de serre et de développer les mobilités douces :

-Objectif 9 : Anticiper les impacts du changement climatique pour le secteur du tourisme.

-Objectif 10 : Favoriser le tourisme d'itinérance par un maillage d'itinéraires doux à l'échelle régionale.

-Objectif 43 : Réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES aux horizons 2021,2026, 2030 et 2050.

-Objectif 44 : Améliorer la qualité de l'air aux horizons 2020 et 2030.

5. Patrimoine culturel et paysage.

Le projet est situé dans le Périgord noir et plus spécialement dans la région naturelle du Périgord sarladais, unité paysagère « vallées de la Dordogne et de la Vézère.

La reconnaissance patrimoniale fait ressortir l'exceptionnelle richesse du secteur d'étude, au travers de classements et protections divers :

- 15 sites de la vallée de la Vézère inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1979 dont deux sont localisés à proximité sur la commune des Eyzies : l'abri de Cro-Magnon et la Grotte de Saint-Cirq,
- 2 sites classés (cingle de Limeuil et vallée de la Vézère et sa confluence avec les Beunes),
- 2 sites inscrits (vallée de la Vézère et vallée de la Vézère (confluent de la Vézère et de la Dordogne),
- Site inscrit du « village de Limeuil »,
- Site Patrimonial Remarquable des Eyzies-de-Tayac-Sireuil,
- 5 monuments historiques (MH), tous localisés sur la commune des Eyzies,
- Plusieurs zones de présomption de prescription archéologique recoupent l'AER.

6. Les activités économiques.

Le territoire est fortement touristique : Sites de loisirs (aquarium du Périgord noir, parc du Bournat, etc.), tourisme vert, sites préhistoriques, loisirs de plein air. Canoés. Itinéraires de randonnées dont le GR36, boucles locales et des sentiers de randonnées pédestres et équestres, circuits VTT. Des stations de location de Vélo à Assistance Électrique (VAE) et des bornes de recharge sont déjà mises en place.

7. L'enquête publique.

7.1 Désignation du commissaire enquêteur.

J'ai été désigné par décision 21000056/33 du 29 juin 2021 de Mme la Présidente du tribunal administratif de Bordeaux pour conduire cette enquête (**annexe 2**).

7.2 Organisation de l'enquête.

7.2.1 Rôle du commissaire enquêteur dans l'organisation.

L'organisation a été effectuée en concertation avec la CCVH (représentée par sa chargée de projets mobilité durable) en particulier par une réunion le 6 juillet ainsi que par des multiples contacts téléphoniques et numériques. Il en a été de même avec la mairie du Bugue, autorité organisatrice et siège de l'enquête) ainsi qu'avec les mairies des Eyzies, de Limeuil et Saint Chamassy.

7.2.2 Arrêté d'ouverture (annexe 4).

L'arrêté municipal pris par la maire du Bugue, par délégation des quatre mairies et du conseil communautaire, le 7 juillet 2021 a prescrit l'ouverture de l'enquête publique

7.2.3. Information du public (annexe 5).

7.2.3.1 Presse.

L'avis d'ouverture d'enquête a été publié par les soins de la CCVH, dans les journaux Sud-Ouest (29 juillet et 11 août), Essor Sarladais (23 juillet) et Dordogne Libre (11 août pour cause de fermeture de l'Essor Sarladais)).

7.2.3.2 Voie d'affichage.

L'avis d'ouverture d'enquête (format A2 et fond jaune) a été publié aux portes des quatre mairies concernées par voie d'affichage quinze jours avant l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. La CCVH a également procédé au même affichage à la porte de son siège aux Eyzies.

7.2.3.3 Internet.

L'avis d'ouverture a été publié, en même temps que l'ensemble du dossier, sur le site de la CCVH (<https://www.cc-valleedelhomme.fr/>) sur la page « mobilité et itinérance douce ».

7.2.3.4 Autres.

La CCVH a envoyé 147 lettres aux riverains les informant sur l'enquête publique.

Par ailleurs, le journal Sud-Ouest a repris l'avis sous forme d'article « Les Eyzies ; une enquête publique pour le vélo route de la voie verte ; les habitants sollicités ».

7.2.4. Durée de l'enquête publique.

Le projet faisant l'objet d'une évaluation environnementale, l'enquête s'est déroulée sur 32 jours consécutifs du mardi 10 août au vendredi 10 septembre inclus.

7.2.5 Les permanences.

Deux permanences ont été tenues à la mairie du Bugue, siège de l'enquête : mardi 10 août (9 à 12 h) et vendredi 10 septembre (14 à 17 h). Les autres ont eu lieu à la mairie de Limeuil le 16 août (14 à 17 h) et à la mairie de Saint-Chamassy le 30 août (9 à 12 h).

Elles se sont tenues dans des salles accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Je n'ai pas organisé de réunion d'information et d'échange avec le public.

7.3 Dossier soumis à enquête publique.

7.3.1. Composition.

Pièce N°0 : Grille de lecture rédigée par la CC-VH (5 pages au format A4) indiquant le contenu et l'emplacement des données des pièces du dossier.

Pièce N°1 : Notice paysage rédigée par le Groupe Dejeante (131 pages au format A3).

- 1 - Préambule
- 2 - Introduction
- 3 - Plan 1/25000eme
- 4 - Démarche et objectifs
- 5 - Analyse paysagère
 - Première entité : paysage vertical des falaises troglodytes
 - Seconde entité : paysage agricole de la vallée pressée
 - Troisième entité : paysage du cingle habité
 - Détails passerelle Courrège
 - Quatrième entité : paysage de la vallée agricole ouverte
 - Cinquième entité : paysage de confluence
- 6 - Le choix des matériaux
- 7 - Notice mobilier et signalétique
- 8 - Annexes cartographiques

Pièce N°2 : Dossier Étude d'impact rédigé par le Groupe Ectare (431 pages au format A3).

Résumé non technique
Description du projet
État actuel de l'environnement
Solutions de substitution examinées et principales raisons du choix effectué
Incidences notables du projet sur l'environnement et la santé et mesures prévues
Description des méthodes, présentation des auteurs et études utilisées
Table des cartes
Table des tableaux
Table des illustrations.

Pièce N°2 bis : Annexe cartographique à l'étude d'impact (24 pages au format A3).

Pièce N°3 : Avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) du 18 mai 2021 (7 pages).

Pièce N° 3 bis : Mémoire en réponse de la CC-VH à l'avis de la MRAe -Juin 2021 - (6 pages).

7.3.2 Moyens de mise à disposition du dossier au public.

La version papier a été indexée le 3 août 2021 ; l'intégrité du dossier a été vérifiée à chaque permanence.

La version numérique a été mise en ligne pendant toute la durée de l'enquête sur le site de la communauté de communes sur le site internet de la CCVH page Mobilité et itinérance douce.

Un poste informatique a été mis à disposition du public à la mairie du Bugue.

7.4 Recueil, examen et analyse des observations.

7.4.1 Moyens de recueil mis à disposition du public.

Pour chaque commune, un registre a été ouvert par la Communauté de communes, coté et paraphé parmes soins le 3 août et clos le 10 septembre 2021 ; il a été mis à disposition du public, aux jours et heures d'ouverture, dans les quatre mairies concernées ainsi que lors des permanences. Lors de la fermeture de la mairie de Saint Chamassy semaine 33, le public a été invité par affichage à se rendre au Bugue. Le public pouvait aussi adresser ses observations par courrier électronique à la CCVH à une adresse dédiée « enquetepubliquevoie.verte@cc-vh.fr »

Il n'a pas été mis en place un registre dématérialisé.

7.4.2 Climat et incidents relevés au cours de l'enquête.

L'enquête s'est déroulée dans le calme sans incident.

Dans le cadre de la COVID, des conditions particulières ont été prévues : mesures barrières, port du masque, distanciation physique et 2 personnes simultanément maximum.

7.4.3 Communication du procès-verbal de synthèse des observations au responsable du projet. (Annexes 6 et 6 bis).

La communication du procès-verbal de synthèse a eu lieu le vendredi 17 septembre au siège de l'intercommunalité aux Eyzies. Étaient présents, M. Roland Delmas, vice-président Développement Durable à la CCVH et M. Leonidas, maire du Bugue, autorité organisatrice. Le commissaire enquêteur y a également formulé des questions personnelles relatives au projet.

La CCVH a produit ses réponses par voie numérique le 26 septembre 2021.

7.4.4 Observations du public, questions du commissaire enquêteur (CE) et réponses de la CCVH.

7.4.4.1. Au plan statistique.

Lors des permanences, j'ai reçu six visites. Sept observations ont été déposées sur les registres d'enquête (dont 1 une complétée par mél à la CCVH), aucune par courrier postal et sept par courrier électronique (dont 1 doublon).

Aucun élu, en tant que tel, ne s'est exprimé. Aucun représentant d'association environnementale ne s'est manifesté. Aucune pétition ne m'a été remise. La presse locale n'a pas publié d'article de fond sur l'enquête ; un article de Sud-Ouest a repris intégralement les dispositions de l'avis d'enquête.

7.4.4.2 Synthèse thématique des observations.

L'annexe 6 la présente ; l'annexe 6 bis apporte les réponses de la CCVH ; la partie n°2 « Avis et conclusions » en fait l'analyse ; pour le détail de chaque observation référencée, il y a lieu de se reporter au registre concerné sur les cinq mis à disposition (4 communes et 1 CCVH).

7.5 Avis des personnes concernées, services ou commissions intéressés.

7.5.1 Avis de la Mission régionale de l'Autorité environnementale (MRAe).

7.5.1.1. Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement (Milieux naturels, zones humides).

Faire un diagnostic complet. Confirmer la caractérisation des zones humides en application des nouvelles dispositions de l'article L. 211-1 du code de l'environnement, modifié par la loi du 24 juillet 2019 (critère pédologique ou floristique).

7.5.1.2. Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

A. Risques naturels ; Inondation.

Pour la passerelle, réaliser une étude hydraulique du franchissement de la Vézère pour prévenir le risque de création d'embâcles et ne pas aggraver le risque d'inondation.

B. Climat et qualité de l'air.

Confronter l'incidence positive du projet sur la réduction des GES avec les trafics qui seraient induits par la fréquentation éventuelle supplémentaire du territoire déjà très touristique.

C. Milieu naturel : Séquence ERC.

Le dossier conclut à une incidence résiduelle faible à très faible sur le milieu naturel et ne propose pas de mesures de compensation et n'estime pas nécessaire d'envisager une demande de dérogation au titre des espèces protégées.

Cette conclusion sous-estime les incidences résiduelles, et ainsi la séquence Éviter - Réduire - Compenser (séquence ERC), n'est pas pleinement déclinée dans le dossier présenté.

D. Milieu humain.

Prendre en compte la gestion des déchets générés par les usagers au niveau notamment des aires de pique-nique avec l'éventuelle nécessité d'aménager des équipements sanitaires.

Les réponses de la CCVH sont indiquées et analysées dans la partie n°2 « Avis et conclusions ».

7.5.2 Autres organismes consultés.

En parallèle à l'enquête relative à l'étude d'impact, le service urbanisme, dans le cadre de l'instruction des permis de construire et d'aménager, a consulté plusieurs services. J'ai demandé et obtenu les avis apportant des compléments d'information environnementaux ; ils sont repris ici et intégrés dans les analyses en deuxième partie « Avis et conclusions ».

7.5.2.1 Avis de la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages, Sous-direction de la qualité du cadre de vie).

Au vu de la notice Natura 2000, elle considère que le projet n'a pas d'incidence significative dommageable sur les sites Natura 2000 -La Dordogne » (FR7200660) et « La Vézère »- et que sous réserve de la mise en œuvre des prescriptions, le projet ne porte pas atteinte à la qualité du site classé de la vallée de la Vézère et sa confluence avec les Beunes.

7.5.2.2 Avis du Conseil Départemental 24 (Direction du patrimoine routier).

Pour les permis d'aménager, il donne un avis favorable avec des prescriptions de sécurisation et de signalisation.

7.5.2.3 Service de l'archéologie.

Prescription d'un diagnostic d'archéologie préventive car risque d'atteinte à des vestiges archéologiques au niveau de la passerelle des Courrèges (Le Bugue et Limeuil).

7.5.2.4 Unité départementale de l'architecture et du patrimoine de la Dordogne.

A. Pour les permis d'aménager.

A.1 Sites classés de la vallée de la Vézère et de sa confluence avec les Beunes Les Eyzies « Vallée des Beunes » et Limeuil.

- Évocation devant la commission départementale de la nature, des paysages et des sites avant d'être soumis à la commission nationale.

-Commission nationale du 10 mars 2021 : autorisation sous réserve de la mise en œuvre de certaines prescriptions (validations par la DREAL et l'architecte des bâtiments de France) ; le projet ne porte pas atteinte à la qualité du site.

A. 2 Sites inscrits Le Bugue et Saint Chamassy : avis favorables.

B. Permis de construire Le Bugue et Limeuil : avis favorables.

7.5.2.5 Agence régionale de santé (ARS) délégation départementale de la Dordogne.

Prendre en compte la gestion des déchets, réfléchir à l'aménagement d'infrastructures sanitaires, surveiller et détruire les plantes invasives.

En continuité du présent rapport, on se reportera, en tant que de besoin,

*** pour le détail des thèmes abordés, aux registres d'enquête, à la communication au pétitionnaire et à sa réponse.**

*** pour l'ensemble aux avis et conclusions du commissaire enquêteur joints au présent dossier en deuxième partie.**

Fait à Pays de Belvès, le 9.10.2021

Michel Labare, commissaire enquêteur.

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE
à la réalisation d'une vélo route/ voie verte de la Vallée de la Vézère
(VRVV) sur les communes de Le Bugue, Les Eyzies, Limeuil et Saint
Chamassy.

Deuxième partie : Avis et conclusion



Source : Étude d'impact.

Cet avis et conclusion contient 18 pages.

Sommaire

Généralités.....	3
Avis sur le projet	4
1. la procédure, le déroulement et la conduite de l'enquête.....	4
2. le dossier soumis au public.....	5
3. le projet (tracé, usages.)	6
4. la dimension environnementale du projet.....	12
5. la dimension patrimoniale et paysagère.....	15
6. La dimension économique.....	16
7. la dimension humaine.....	17

Conclusion

Généralités.

La présente enquête publique, menée par mes soins, porte sur le projet de créer une voie verte - vélo route (VRVV) sur l'emprise des communes des Eyzies, Le Bugue, Limeuil et Saint Chamassy. Le porteur du projet est la communauté de communes Vallée de l'homme (CCVH) représentée par M. Philippe Lagarde, agissant en qualité de Président.

Ce projet de création de VRVV s'inscrit dans une démarche globale touristique de développement de l'offre d'itinéraire cycle sur le département. Il sera, à terme, relié au sud à l'itinéraire V91 longeant la Dordogne et au nord à la Flow vélo. La fréquentation attendue de cet itinéraire est de 80 000 passages par an.

L'aménagement de chemins formalisés en bordure de rivière et en fond de vallée (sur les 22,4 km du tracé projeté, 83% reprennent des cheminements existants, et 94% sont assurés hors route) consiste en un revêtement en grave émulsion (castine sur certaines parties), la construction d'une passerelle au-dessus de la Vézère, aires de pique-nique et d'arrêt, du mobilier et de la sécurité, un aménagement paysager.

Le projet est situé dans le Périgord noir et plus spécialement dans la région naturelle du Périgord sarladais, unité paysagère « vallées de la Dordogne et de la Vézère ».

Le projet a une forte sensibilité environnementale (en particulier nombreux zonages naturels). La reconnaissance patrimoniale fait ressortir l'exceptionnelle richesse du secteur d'étude, « La Vallée de l'Homme », au travers de nombreux classements et protections.

Ce projet est soumis à la procédure « cas par cas » d'étude d'impact en application du Code de l'Environnement (rubrique 6c -Infrastructure de transports - Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km du tableau annexé à l'article R 122-2).

La CCVH a considéré que le projet, par sa nature et par sa localisation en milieu sensible (en particulier patrimonial et naturel), était susceptible d'avoir des impacts notables sur l'environnement en phase chantier puis en phase d'exploitation et a donc fait le choix de soumettre directement son étude à l'autorité environnementale (Mission régionale d'autorité environnementale Nouvelle Aquitaine - MRAe).

Cette étude d'impact relève des articles L122-1 à L122-3-4 et ; R122-1 à R122-13 du Code de l'environnement (C.Env) ; elle est soumise à enquête publique (articles L.123-1 à 18, art. R123-1 à 27 C.Env).

Au vu des caractéristiques du projet, le projet est aussi soumis à déclaration Loi sur l'eau au titre de l'article R.214-1 du Code de l'environnement, par référence aux rubriques 3.2.2.0 et 3.3.1.0. Le projet a été autorisé par arrêté DDT/SEER/GMA/2021-005 du 28 juin 2021.

À l'issue, la réalisation de la VRVV nécessitera la délivrance de deux permis de construire une passerelle traversant la Vézère (communes de Limeuil et Saint Chamassy) et d'un permis d'aménager l'itinéraire pour chacune des quatre communes pour lesquels les permis ont été déposés le 9 novembre 2020.

J'ai été désigné par le tribunal administratif de Bordeaux (décision n° E21000056/33 du 29 juin 2021) pour conduire cette enquête.

1. Avis sur la procédure, le déroulement et la conduite de l'enquête.

1.1. L'organisation de l'enquête (annexe 4 du rapport).

L'organisation a été effectuée en concertation permanente avec la CCVH (développement territorial, mobilités douces), maître d'ouvrage. La mairie du Bugue, sur délégation d'organisation de la CCVH, a pris l'arrêté d'ouverture le quelle donne les informations prévues par l'article R 123-19 (C.Env) ; elle a été désignée siège de l'enquête.

1.2 Publicité légale de l'enquête (annexe 5).

L'avis conforme à l'article R 231-11 -C. env.) a été publié, dans les délais prescrits et dans trois journaux différents pour des raisons de fermeture estivale de l'un d'entre eux, tous journaux habilités. Il a été affiché en mairies et à la CCVH au format A2, fond jaune et publié sur le site de la CCVH.

> Compte tenu de la longueur du projet, il n'a pas été procédé à l'affichage de l'avis sur le linéaire du tracé. Toutefois, celui-ci aurait pu l'être aux deux extrémités du projet ainsi que sur deux endroits à fort passage (les passerelles du Bugue et des Eyzies) et au niveau des bornes de recharges vélos électriques et des loueurs. L'affichage administratif ne répond pas aux règlements locaux de publicité et ne dure que un mois et demi à condition de penser à l'enlever dès la fin de l'enquête.

À noter, l'envoi par la CCVH d'une lettre d'information sur l'enquête adressée aux 157 riverains du projet, lesquels avaient déjà été informés en phase d'études.

1.3 Le déroulement.

Conformément aux dispositions de l'arrêté sus visé, l'enquête s'est déroulée du 10 août au 10 septembre 2021 inclus dans des conditions adaptées à la COVID.

1.4 La consultation du dossier d'enquête.

Le public a pu consulter le dossier papier dans les quatre mairies concernées dans de bonnes conditions aux jours et heures d'ouverture des bureaux. Durant la fermeture de la mairie de saint Chamassy, semaine 32, le public a été invité par un papillon sur l'affichage de l'avis, à se diriger vers Le Bugue.

Le dossier numérique d'enquête publique a été consultable sans difficulté pendant toute la durée de l'enquête sur le site de la CCVH et par un poste informatique mis à disposition à la mairie du Bugue.

1.5 Le recueil des observations du public.

Il s'est effectué sans difficulté :

* sur les quatre registres papier (portant sur tout le linéaire du projet et non pas sur seul territoire local) au cours de cinq permanences (six visites) ou en dehors de celles-ci (1 observation).

*Il n'a pas été mis en place un registre électronique mais sept observations (dont un doublon) ont été adressées par courrier électronique à la CCVH.

Aucun élu, en tant que tel, ne s'est exprimé par écrit. Aucun représentant d'association environnementale ne s'est manifesté. Aucune pétition ne m'a été remise. La presse locale n'a

pas publié d'article de fond sur l'enquête ; le journal Sud-Ouest a simplement repris sous forme d'article le contenu de l'avis.

1.6 La communication du procès-verbal de synthèse au responsable du projet (*annexe 6*) s'est déroulée sans difficulté. Celui-ci a produit ses observations en réponse, par voie numérique (*annexe 6 bis*).

Le public n'a pas formulé d'avis sur la procédure, le déroulement et la conduite de l'enquête.

→ Je juge que la procédure légale et réglementaire de cette enquête publique en matière d'une opération susceptible d'affecter l'environnement a été respectée et ce sans difficulté de mise en œuvre.

2. Avis sur le dossier soumis au public.

2.1 Le dossier.

2.1.1 Notice paysage rédigée par le Groupe Dejeante (131 pages au format A3).

Après un préambule sur le projet et un cahier d'orientations de gestion des sites classés et inscrits de la vallée de la Vézère, l'analyse paysagère est présentée en cinq entités déclinées en onze séquences topographiques :

Première entité : paysage vertical des falaises troglodytes,

Seconde entité : paysage agricole de la vallée pressée,

Troisième entité : paysage du cingle habité,

Quatrième entité : paysage de la vallée agricole ouverte,

Cinquième entité : paysage de confluence.

Chacune est décrite, les composantes du paysage et leur perception sont présentées par des cartographies et des photographies ; le mobilier prévu y est présenté.

Le choix des matériaux de surface fait l'objet d'une étude qualitative détaillée.

La notice « mobilier et signalétique » justifie des choix intégrés au territoire et en cohérence. Les différents modèles retenus sont présentés.

L'analyse paysagère rédigée comme une muséographie a l'inconvénient de présenter le projet d'amont en aval au contraire de l'étude d'impact. Il faut noter la richesse et la précision de la cartographie.

2.1.2 Dossier « Étude d'impact » rédigé par le Groupe Ectare (431 pages au format A3).

L'étude d'impact dans son contenu est conforme à l'article R 122-5 du Code de l'environnement.

Très complète et très méthodique, elle décrit le projet, analyse l'état initial du site et de son environnement et fait la synthèse des enjeux. Elle justifie et présente le projet retenu et ses variantes envisagées. Elle analyse les effets négatifs et positifs du projet en phase chantier et en phase d'exploitation, présente les mesures associées (éviter, réduire) et les niveaux d'impacts résiduels. Elle note l'absence d'effets cumulés avec d'autres projets.

Sa présentation est agréable à lire ; le sommaire est accessible et fournit une table des cartes, des tableaux et des illustrations. Le document est très riche en informations. La cartographie est abondante, très détaillée et très précise.

L'étude d'impact aurait dû comporter un chapitre « administratif » : mention des textes réglementaires à l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, ainsi que les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation.

La CCVH a fait le choix de ne pas présenter une notice d'incidences Natura 2000 de 145 pages, qui était destinée aux services instructeurs de l'urbanisme, car elle était aussi, effectivement, présentée au sein de l'étude d'impact avec donc inévitablement des éléments redondants.

2.1.3 Atlas cartographique en annexe de l'étude d'impact (25 pages au format A3).

Après un vue générale du parcours, onze séquences, chacune sur environ 2 km, sont détaillées sous forme d'une part d'une vue aérienne et d'autre part sur un fond cartographique IGN. Les particularités et aménagements y sont présentés avec un code couleur pour chacun.

Très lisible, c'est le document qui a été le plus consulté lors des permanences.

2.2 La MRAe a jugé l'étude de bonne qualité.

L'étude permet de comprendre le projet, ses enjeux et ses impacts ainsi que la façon dont a été pris en compte l'environnement tout au long de la conception du projet. Le résumé non technique est jugé clair et lisible. Les enjeux écologiques sont bien répertoriés et cartographiés par séquences.

> J'ai été amené à demander et à obtenir des documents qui me semblaient utiles et complémentaires au plan environnemental à savoir la partie déclaration Loi sur l'eau et l'avis de certains services instructeurs sur les permis d'aménager et de construire. En effet, compte tenu de la situation du projet, des règles environnementales s'appliquent : Articles R 341-9 C.Env (travaux en site inscrit) et R 341.13 C.Env (travaux en site classé).

3. Avis sur le projet (tracé, usages...)

Pour plus de détails, on se reportera au dossier présenté au public dont l'avis de la MRAe, à mon rapport, aux registres des observations, à la communication du PV de synthèse des observations du public et aux réponses de la CCVH.

3.1 Le tracé.

3.1.1 Le choix de l'itinéraire par la CCVH.

L'itinéraire emprunte des chemins formalisés en bordure de rivière et en fond de vallée (sur les 22,4 km du tracé projeté, 83% reprennent des cheminements existants, et 94% sont assurés hors route) et en minimisant le partage de voirie dans l'optique d'une gestion financière optimale du projet, de limitation des effets environnementaux et de sécurité en site propre. Le projet souligne la faible distance entre les principaux bourgs pour les usagers quotidiens, ainsi que les sites d'intérêt et les offres d'activités et de services (restauration, hébergements, information).

3.1.2 L'avis des services instructeurs.

Ils n'ont émis aucun avis concernant le tracé en lui-même.

En marge, la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature demande à valider, en lien avec l'architecte des bâtiments de France, le choix technique définitif concernant le mur de soutènement prévu sur la route de Saint-Cirq (VC 2 aux Eyzies).

3.1.3 Le public a fait plusieurs observations.

Au Bugue. Pour un Itinéraire rive droite jusqu'au au niveau du Rocher de l'Agranel au lieu de traverser sur le pont. **La CCVH** ne retient pas la proposition pour des raisons de déclivité excessive hors du cahier des charges national, de difficulté d'aménagement et de dangerosité.

Pour l'utilisation de la RD 703, entre le centre du Bugue et le Pont de Campagne au lieu de passer par la Vézère. **La CCVH** ne retient pas la proposition pour des raisons de densité du trafic, de complexité, de coût, et de sécurité.

A la Tuilerie du Rousset, les propriétaires refusent le passage sur une leur parcelle privée. Mais ils demandent de formaliser une alternative de passage directement adjacente à la rivière avec prise en compte du maintien de la jetée en pierre privée sur la Vézère et du risque d'érosion des berges en cas d'enlèvement de la forêt de bambous. **La CCVH** indique que plusieurs réunions d'échanges pour trouver un consensus ont été organisées entre la CCVH et le dépositaire des observations et que la solution est encore à l'étude.

> L'observation concernant un éventuel manque d'information concernant le projet (emplacement réservé au PLUi) au moment de l'achat de la maison et de son terrain ainsi que les demandes éventuelles de compensations financières ne relèvent pas de l'enquête.

> Le Conservatoire Botanique National Sud-Atlantique classe les bambous dans la liste des plantes exotiques envahissantes avérées en Aquitaine.

> **J'estime** que l'itinéraire proposé par la CCVH intègre sécurité et accessibilité pour le plus grand nombre (touristes ou résidents). Les choix liés à l'environnement sont étudiés ci-après.

3.2 La sécurité sur le parcours.

3.2.1 Le projet.

Il prévoit 94 % du tracé hors route ; pour le reste, des signalisations de sécurité sont prévues surtout en voirie partagée essentiellement dans les villages. Au niveau de la route de Saint-Cirq (VC 2), un renforcement de l'accotement et du talus permettra la séparation physique des flux motorisés de la VC 2 et des flux non motorisés de la VRVV.

Situé en zone rouge du PPRI, le projet présente une forte sensibilité vis-à-vis des inondations. Des mesures de fermeture sont prévues en cas d'inondation.

Des barrières placées au droit des accès depuis les routes et chemins carrossables ont pour but de limiter l'insertion de véhicules motorisés aux seuls engins autorisés (tracteurs agricoles, véhicules d'intervention, ...).

3.2.2 Les services instructeurs.

La MRAe reprend le risque inondation et signale, en la relativisant, la présence de cavités naturelles souterraines qui doivent rester un point de vigilance.

Le Conseil Départemental donne un avis favorable sous réserves de l'application de prescriptions de sécurité.

Aux Eyzies : signalisation pour bien canaliser les usagers sur le trottoir sur la RD 47 au niveau de l'intersection Vézère / route du Sorcier et dispositif séparatif sur le trottoir.

Au Bugue : sous le pont de Campagne ; au pont du Bugue, à la sortie de la rampe d'accès, plate forme et signalisation pour sécuriser la traversée de la RD 31 tout comme ensuite au niveau du groupe médical.

À Limeuil : signalisation de route partagée.

3.2.3 Le public fait des observations sur les conflits dans certaines zones partagées entre flux motorisés et usagers de la VRVV surtout en période estivale.

Au Bugue.

Concernant la sécurité au niveau du pont et des deux traversées de la RD 31 par passages piétons ainsi que devant le parc touristique du Bournat, **la CCVH** prévoit la mise en place d'une signalétique adaptée sur ces nœuds qui constitue un point de vigilance majeur sur l'itinéraire.

À Limeuil.

Pour l'entrée du bourg, sur la D31, en particulier à l'endroit du restaurant Le Chai et à l'arrivée sur le domaine de la Vitrolle (hôtel avec parking), **la CCVH** mettra en place une signalétique routière et un sens de circulation spécifique.

> **J'estime** que le projet prévoit déjà le maximum d'évitement puisque 94% des cheminements seront assurés hors route. La signalisation prévue et certains travaux séparatifs viennent renforcer cet objectif de réduction des risques. Pour le reste, cela ne relève plus que de la prudence des usagers motorisés et des utilisateurs de la VRVV.

3.3 Les usages.

3.3.1 Dans le projet, le principe est l'ouverture de la VRVV à toute personne à pied, à vélo ou avec tout autre moyen de déplacement dit doux. Son usage peut aussi bien être pour du déplacement quotidien que pour une visite touristique.

3.3.2 Le public.

A. Demande des pêcheurs de continuer à accéder comme actuellement par automobile directement sur site. Accès aux vélos cargos et triporteurs ? Tourisme en vélo taxi ? Craintes concernant les trottinettes électriques, les hoverboards, gyropodes et gyro roues.

La CCVH répond que les pêcheurs conserveront un accès à la Vézère, cependant celui-ci devra répondre à la réglementation mise en place pour tous les usagers à savoir une interdiction de circuler pour les véhicules à moteur thermique qui excèdent les 25km/h. et qu'un partage de la voie en toute civilité sera demandé à chaque usager.

B. Craintes que les deux roues motorisés ne détruisent ou contournent les barrières et demande ce qu'il en sera des loueurs de canoés.

La CCVH répond qu'en cas d'abus et de non-respect de la réglementation en vigueur sur le linéaire, l'intercommunalité adaptera ses aménagements. Une vigilance importante sera portée par les services de police et les municipalités. Les loueurs de canoës continueront d'exercer leur activité dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui.

> **La CCVH**, à ma demande, a précisé que le loueur de canoës au Bugue n'est pas concerné et que pour celui des Eyzies le trajet commun est très court et qu'un accord a été passé.

C. **À ma question** concernant l'accès aux PMR, **la CCVH** répond qu'elle travaillera sur l'accès aux PMR sur certaines portions ; tout l'itinéraire ne pouvant pas faire l'objet d'un accès PMR.

> **J'estime que** la réglementation est claire, qu'elle devra être nettement visible pour les usagers et que, pour le reste, cela relève effectivement de la civilité des usagers et qu'il faudrait en faire un bilan au bout d'un an d'exploitation afin d'envisager si nécessaire des aménagements complémentaires. Je note que l'accès aux résidents ouvrira des perspectives dans un secteur où l'offre de transports en commun (TER) est déjà limitée en nombre et en horaires.

3.4 Les aménagements.

3.4.1 Les aires de pique-nique et d'arrêt.

3.4.4.1 Le projet.

Quatre sont prévues : Les Eyzies-bourg, Le Bugue-bourg, Limeuil- stade, Limeuil- place du Port. Trois sont existantes et seront adaptées au niveau mobilier ; toutes concernent systématiquement des espaces déjà artificialisés. Deux aires supplémentaires sont à l'étude sous réserve de l'absence de sensibilités environnementales : (Saint-Chamassy et entre le bourg du Bugue et Malmussou).

En dehors des aires de pique-nique, deux stations d'arrêt (avec assises) sont aussi prévues (les Eyzies vers Pecheyrou, Limeuil –Le Perdijat.

3.4.4.2 Le public.

À Saint Chamassy, un riverain revient sur son accord pour une aire de pique-nique à Saint Chamassy sur une parcelle lui appartenant et le conditionne avec l'obtention d'un permis de construire sur une autre parcelle.

La CCVH prend acte de ce changement d'avis et réévaluera l'implantation de l'aire de pique-nique de la commune de St Chamassy, point final de l'itinéraire.

> Ce point ne relève pas de la compétence du commissaire enquêteur.

À Limeuil, le camping « La Ferme de Perdijat » souhaite obtenir des précisions sur le positionnement précis du banc prévu en option à son niveau.

La CCVH répond qu'elle a émis une option sur la pose d'un banc aux abords du camping « La ferme du Perdijat ». Celui-ci permet d'offrir une pause sur le parcours, d'admirer la vue sur la rivière et est un atout pour le camping. Si cette option est retenue, l'intercommunalité se rapprochera des propriétaires pour une concertation concrète.

3.4.2 Le mobilier.

3.4.2.1 Le projet.

Les tables, les assises, les bancs, les totems, les barrières et les appuis-vélos sont prévus homogènes, cohérents, durables et intégrés aux sites traversés avec choix de matériaux locaux (bois, pierre et métal).

La signalisation respectera les dispositions du règlement local de publicité. Sous forme de totems de 120 cm de haut avec des informations en découpe et lisibles dans les deux sens de circulation.

3.4.2.2 La DGEAL demande à ce que le positionnement précis du mobilier et des totems soit validé par l'architecte des bâtiments de France et la DREAL.

3.4.2.3 Le public.

Concernant l'aspect du mobilier, une observation indique que le mobilier urbain proposé (bancs et tables en pierre) est franchement inapproprié dans un site naturel qui n'a pas besoin de décorations artificielles et qu'il se doit d'être moderne, pratique et surtout discret,

3.4.2.4 La CCVH justifie son choix. Le mobilier retenu est motivé par le choix de matériaux pérennes et durables : le métal et la pierre monolithe calcaire d'origine locale. Cette dernière a pour objectif de rappeler les falaises qui accompagnent la Vézère sur son parcours.

> **J'estime** que ce choix répond effectivement à des aspects environnementaux (bilan carbone, non utilisation de dérivés du pétrole) et de résistance aux intempéries et aux dégradations volontaires.

3.4.3 Les aménagements paysagers.

Globalement, le projet s'appuie sur le paysage sans le modifier sauf au niveau de la passerelle qui va nécessiter la suppression d'une superficie de 571 m² de boisements en rive de la Vézère et, au titre des mesures de réduction, la replantation des cordons rivulaires à l'aide d'essences locales adaptées.

3.4.4 Les équipements sanitaires et poubelles.

3.4.4.1 Les services instructeurs.

L'ARS demande de prendre en compte la gestion des déchets et de réfléchir à l'aménagement d'infrastructures sanitaires

La MRAe dans son avis demande de prendre en compte la gestion des déchets générés par les usagers au niveau notamment des aires de pique-nique avec éventuelle nécessité d'aménager des équipements sanitaires.

3.4.4.2 La CCVH.

A. Pour les poubelles, en réponse à ces organismes et au public soulignant le manque de réalisme, dit qu'elle a fait le choix de ne pas implanter de poubelles sur les aires de pique-nique.

Le but est de responsabiliser les particuliers sur la production et la gestion de leurs déchets en leur demandant de les ramener chez eux. Cette méthode est déjà appliquée sur de nombreux sites touristiques, fonctionne et suit ainsi les actions menées en ce sens par le Conseil Départemental de la Dordogne qui supprime peu à peu les poubelles des aires de pique-nique et de stationnement qu'il a en gestion. C'est pour l'heure une réussite que la Communauté de Communes souhaite mener à bien sur ce projet.

En cas d'incivilités ou d'une demande forte d'installation de poubelles l'intercommunalité se réserve le droit de changer sa stratégie.

B. Pour les équipements sanitaires, elle confirme que le projet n'intègre pas la création de sanitaires supplémentaires. Des toilettes publiques existantes sont disponibles sur l'intégralité du parcours et seront indiquées sur panneaux. Elle fait remarquer que la gestion des déchets et la question des équipements sanitaires est établie dans le contexte d'une VRVV longue de 22 km, durant laquelle des bourgs sont traversés tous les moins de 10 km.

> **J'estime** qu'il faut bien déposer les déchets quelque part à un moment ou un autre ; on imagine mal des randonneurs au long cours faire suivre leurs déchets. Une signalisation discrète au niveau des aires de pique-nique devrait informer le public sur la distance et la localisation des équipements. Des renforcements seront peut être nécessaires dans les communes. La remontée d'information par internet et des sondages auprès du public sur le terrain permettront à la CCVH de s'adapter aux besoins. Des toilettes sèches pourraient être installées sur le trajet si nécessaire.

3.3.5 Parking vélos.

3.3.5.1 Le public.

Au Bugue, propose de prévoir des parkings vélos en nombre sur le quai sous la passerelle ou tout près des escaliers afin que les gens posent leur vélo à un endroit précis et puissent monter en centre-ville.

La CCVH répond que des racks à vélo seront installés sur le parking qui se situe à proximité de l'aire de camping-car.

> **Je note** que la distance est faible par rapport au centre-ville (100 m) mais que l'aire de camping-car ne se situe pas directement sur le trajet de la VRVV.

À Limeuil, suggère de mettre les racks à vélos vers terrain de football plutôt que sur la place.

La CCVH répond qu'il est prévu la création d'une aire de pique-nique le bord de la voie, au niveau du stade. Des racks à vélo y seront également installés.

3.3.5.2 J'ai posé la question de l'implantation et du nombre des bornes de recharge rapide pour les vélos électriques ?

La CCVH répond que des bornes de recharge sont d'ores-et-déjà installées dans les bourgs du Bugue et des Eyzies et que l'intercommunalité pourra accroître ce nombre au regard de la demande. Ces dernières seront cependant installées dans les bourgs pour constituer un service ouvert à tous et non réservé aux usagers de la VRVV.

> **Je suggère** que, sur incitation de la CCVH, les lieux d'hébergement (en particulier campings) et les sites de loisirs proposent des bornes de recharges rapides à leur clientèle durant la visite.

3.3.6 Les parkings voitures.

3.3.6.1 Le projet n'aborde pas ce sujet.

3.3.6.2 Le Conseil départemental donne un avis favorable au projet sous réserves de prescriptions dont l'aménagement d'une zone de parking à l'aire de pique-nique de Saint Chamassy.

3.3.6.3 Le public demande :

À Saint Chamassy l'installation d'un parking en castine d'une vingtaine de places qui serait très utile pour stationner les véhicules des personnes utilisant des porte-vélos entre le départ de la voie et leur lieu de résidence.

Pour les pêcheurs de prévoir un parking pour 2 véhicules minimum tous les 500 m.

3.3.6.4 La CCCVH répond que le projet au regard des enjeux environnementaux pour Saint Chamassy et pour la totalité se veut en adéquation avec les lieux et être le moins impactant

possible et concoure à renforcer l'attractivité des centres. De ce fait, aucune nouvelle aire de stationnement ne sera créée.

> **J'estime** que les communes de Limeuil, du Bugue et des Eyzies disposent déjà d'aires de parking véhicules et qu'il n'est pas nécessaire d'en construire de nouvelles dans le cadre du projet mais que cela n'est pas le cas à Saint Chamassy et je partage l'observation. Pour les pêcheurs, l'observation de la pratique sur le terrain indiquera s'il y a lieu d'en créer.

3.5 Les dates des travaux.

Le public : Souhait d'une date d'ouverture « si possible avant l'été 2023 ». Travaux effectués hors saison touristique.

La CCVH répond que le début des travaux est projeté pour le début d'année 2022. Ils sont programmés sur une année. L'intercommunalité prend en compte la saison estivale dans le calendrier de travaux. Elle fera son possible pour ne pas entraver l'activité des professionnels du tourisme qui sont directement impactés par le projet.

> **Je note** que les travaux doivent aussi être calés sur les impératifs environnementaux.

3.6 L'exploitation.

Le public : « Les aspects fonctionnement sur la durée de cette infrastructure... ne semblent pas faire partie de ce dossier ». « Mise à la disposition des utilisateurs d'un moyen de remonter aux exploitants le signalement des dysfonctionnements ou des dégradations possibles, sous la forme d'un site internet par exemple ? ».

La CCVH répond qu'elle prévoit de s'appuyer sur des applications existantes pour que les usagers puissent indiquer des dysfonctionnements sur la voie. C'est déjà le cas pour les chemins de randonnée de l'intercommunalité.

> **J'estime**, comme indiqué ci-avant, qu'il y aurait lieu de faire un bilan au bout d'un an et en particulier de faire en période estivale un sondage direct sur le terrain.

→ Je considère que :
Le public a pu s'exprimer sur ces aspects du projet et a reçu des réponses de la part de la CCVH.
Le projet en lui-même est cohérent par rapport au cahier des charges des VRVV et dans les choix d'un tracé accessible au plus grand nombre et dans des conditions de sécurité maximales.
Certains aspects (équipements sanitaires et poubelles, parking voiture, ...) devraient faire l'objet d'une évaluation en phase d'exploitation pour envisager les adaptations nécessaires ce qui viendrait nourrir les études à venir sur le 2^{ème} tronçon.

4. la dimension environnementale du projet.

4.1. Incidences sur le milieu physique.

4.1.1 La passerelle des Courrèges et le risque inondation.

La MRAe pointe l'importance de réaliser une étude hydraulique pour prévenir le risque d'embâcles et de ne pas aggraver le risque inondation.

La DDT, pour cette partie du dossier soumise à déclaration loi sur l'eau, a donné une autorisation par arrêté portant prescriptions spécifiques DDT/SEER/GMA/2021-005 du 28

juin 2021.

4.1.2 Climat et qualité de l'air.

Le projet souligne que la VRVV est dédiée aux déplacements non motorisés et constitue une alternative aux trajets quotidiens utilisant la voiture et peut, en ce sens, contribuer à limiter modérément les émissions atmosphériques et qu'il correspond aux orientations du SRADDET et en particulier aux objectifs ayant pour but de limiter les émissions de gaz à effet de serre et de développer les mobilités douces.

La MRAE demande de confronter l'incidence positive du projet sur la réduction des GES avec les trafics qui seraient induits par la fréquentation éventuelle supplémentaire du territoire déjà très touristique.

La CCVH en réponse.

Le trafic supplémentaire potentiellement induit par la fréquentation de la VVV n'est pas mesurable à ce stade dans la mesure où les flux supplémentaires ne sont pas quantifiables de façon anticipée et la répartition entre les modes de transport pour atteindre la destination VVV ne peuvent pas être connus de façon précise.

Les flux de gaz à effet de serre liés à la sur fréquentation du territoire par le fait du projet sont compensés par le déplacement préférentiel des usagers à vélo dans la mesure où la VRVV desservira de nombreux sites touristiques du territoire et par le remplacement d'une partie des flux motorisés des résidents du territoire.

> **J'estime**, là aussi, qu'un bilan en phase d'évaluation viendrait apporter des réponses.

4.2 Milieux naturels.

Le projet se situe dans un secteur particulièrement riche au plan écologique. La sensibilité du projet est moyenne à forte vis-à-vis du milieu naturel (zonages et habitats),

4.2.1 Concernant les zonages naturels (Zonages de protection, zonages d'inventaire ZNIEFF, réseau Natura 2000).

La Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature, au vu de l'étude d'impact Natura 2000 de novembre 2020, considère que le projet n'aura pas d'incidence significative dommageable sur les sites Natura 2000 ; « La Dordogne » (FR7200660) et « La Vézère » (FR7200668).

4.2.2 Les habitats, la faune et la flore.

4.2.2.1 Le projet souligne que les investigations de terrain ont montré de nombreux habitats d'intérêt communautaire, des habitats humides de fond de vallée. S'agissant de la faune, le site présente une mosaïque d'habitats qui constitue une réserve propice au refuge, à l'alimentation et à la reproduction de la faune sauvage. On y trouve des espèces protégées : amphibiens (crapaud calamite et habitats de zones humides temporaires), couleuvre vipérine en état de conservation défavorable, loutre d'Europe, avifaune (milan noir, faucon pèlerin et martin pêcheur) et insectes (cuivré des marais, damier de la succise et agrion de mercure).

4.2.2.2 La MRAE demande à ce qu'un diagnostic complet des zones humides soit effectué et que la caractérisation des zones humides soit confirmée en application des nouvelles dispositions de l'article L. 211-1 du code de l'environnement, modifié par la loi du 24 juillet 2019 (critère pédologique ou floristique).

La CCVH, en réponse, a prévu la réalisation d'une campagne pédologique en période favorable (automne 2021) pour confirmer ou infirmer la présence de sols hydromorphes au droit des habitats identifiés comme humides pro parte. Elle donnera lieu à une détermination précise des superficies de zones humides impactées par le projet, ainsi qu'à la définition en conséquence des compensations nécessaires.

La DDT, dans l'arrêté Loi sur l'eau portant prescriptions spécifiques DDT/SEER/GMA/2021-005 du 28 juin 2021, prescrit des mesures compensatoires.

Celles-ci à hauteur de 150 % de la surface de zones humides perdue, soit 10121 m² localisées en priorité dans le bassin versant de la masse d'eau impactée « La Vézère du confluent de l'Elle au confluent de la Dordogne ou dans son unité hydrographique de référence, bassin versant de la Vézère avec des mesures de gestion et d'entretien pendant 15 années minimum.

> **J'estime** la voie créera physiquement une bande tampon, « zone non traitée » par rapport à la Vézère en ce qui concerne l'utilisation de produits phytosanitaires par les agriculteurs.

4.2.3 Plantes invasives.

Le projet signale la présence de 28 espèces de plantes envahissantes exotiques.

La DDT et l'ARS en demandent la surveillance et la destruction.

La CCVH répond que le projet (mesure de réduction 5) prévoit de stocker les terres végétales sur de secteurs dédiés et l'intervention d'un écologue en début de chantier pour les repérer.

> **Je note**, dans le cadre d'une observation du public concernant sa bamboueraie, que le Conservatoire Botanique National Sud-Atlantique classe les bambous dans la liste des plantes exotiques envahissantes avérées en Aquitaine.

4.2.4 Continuités écologiques, Trames vertes et bleues (TVB).

Le projet indique que :

Trois types de réservoirs de biodiversité sont concernées (« milieux humides », « Boisements de feuillus et forêts mixtes », « Milieux thermophiles ») et deux corridors écologiques (trame bleue et sous-trame « Boisements de conifères et milieux associés.

La création de cheminements cyclables sera à l'origine de l'artificialisation de 1,9 ha de milieux naturels majoritairement de milieux ouverts ou arbustifs ne revêtant aucun enjeu fonctionnel pour les continuités écologiques locales.

L'aménagement de la passerelle de Courrèges entrainera la destruction ponctuelle de 772 m² de boisements alluviaux dégradés mais des espèces locales seront replantées à titre de compensation.

> **Je note** que, à terme, dans le cadre de la loi Climat dans son volet Zéro artificialisation nette (ZAN), il y a aura lieu d'appliquer une mesure compensatoire du type renaturation d'autres sols.

4.2.5 Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet séquence « ERC ».

L'étude d'impact présente, pour la phase chantier, des tableaux très détaillés concernant cinq mesures d'évitement (ME), huit mesures de réduction (MR) et des mesures

d'accompagnement (MA) et de suivi (MS) en lien avec une assistance environnementale et des comptes rendus mis à la disposition de la DREAL Nouvelle-Aquitaine.

La MRAe fait observer que le dossier conclut à une incidence résiduelle faible à très faible sur le milieu naturel, ne propose pas de mesures de compensation et n'estime pas nécessaire d'envisager une demande de dérogation au titre des espèces protégées.

La CCVH répond que l'étude a conduit à proposer prioritairement des mesures d'évitement et de réduction des incidences négatives sur les milieux naturels, la faune et la flore et que les impacts résiduels des suppressions sur le milieu naturel sont qualifiés de nuls à modérés (soit car habitats bien représentés, soit car état de conservation dégradé).

Au niveau de la passerelle, le remplacement d'érables négundo, essence exotique dominante par replantation d'essences autochtones, adaptées et composant diverses strates de végétation conduit même à améliorer la situation écologique des boisements.

Le projet génère également la destruction ou la dégradation d'habitats favorables à plusieurs espèces protégées tels que le Damier de la Succise (610 m² de prairies maigres colonisées par l'espèce), le Cuivré des marais où l'Agrion de mercure.

La DDT, dans l'arrêté Loi sur l'eau portant prescriptions spécifiques DDT/SEER/GMA/2021-005 du 28 juin 2021, **a** prescrit des mesures compensatoires (cf. ci-dessus).

Le public a fait une seule observation sur les enjeux naturels à savoir la perturbation de la quiétude de la faune et le piétinement de la flore.

→ Je considère, au plan des enjeux naturels, que des mesures Éviter, Réduire et même Compenser sont soit prévues dans le projet soit demandées par un service instructeur. L'impact résiduel me semble effectivement modéré.

5. la dimension patrimoniale et paysagère.

5.1 Le dossier indique que la sensibilité du projet est forte vis-à-vis du patrimoine (patrimoine mondial de l'UNESCO, Grand Site de France, sites inscrits, classés, site patrimonial remarquable, monuments historiques ...). La probabilité d'une contrainte archéologique sur les terrains du projet ne doit pas être écartée.

Des mesures d'insertion du projet dans le paysage sont prévues (Mesure d'Évitement 1) : Réutilisation maximisée des chemins et voiries existantes ; Faible largeur des chemins ; Choix des revêtements en grave émulsion pour son aspect ; Profil de voirie suivant le terrain naturel ne nécessitant de déblais ou de remblais.

5.2 Les services instructeurs.

5.2.1 Archéologie.

La direction régionale des affaires culturelles (DRAC) Nouvelle Aquitaine a prescrit un diagnostic d'archéologie préventive car il y aurait un risque d'atteinte à des vestiges archéologiques au niveau de la passerelle des Courrèges (Le Bugue et Limeuil).

> Les fouilles ont eu lieu pendant l'enquête ; les résultats n'étaient donc pas connus.

5.2.2 Sites inscrits et classés.

5.2.1 Concernant les sites classés de la vallée de la Vézère et de sa confluence avec les Beunes Les Eyzies. « Vallée des Beunes » et Limeuil.

La DRAC Nouvelle Aquitaine (Unité départementale de l'architecture et du patrimoine -UDAP) a évoqué le dossier devant la commission départementale de la nature, des paysages et des sites 5CDNPS) avant d'être soumis à la commission nationale qui le 10 mars 2021 a estimé que le projet ne porte pas atteinte à la qualité du site et donné son autorisation sous réserve de la mise en œuvre de certaines prescriptions (validations par la DREAL et l'architecte des bâtiments de France).

5.2.2 Concernant les sites inscrits, l'**UDAP** a donné des avis favorables aux permis d'aménager sur les sites inscrits du Bugue et de Saint Chamassy et aux permis de construire la passerelle sur le Bugue et Limeuil.

5.2.3 **Le public** (voir 3.4.2.3) a formulé une seule observation indirecte relative à l'aspect du mobilier dans le contexte patrimonial et paysager.

→ Je considère, au plan des enjeux patrimoniaux et paysagers, que des mesures de réduction sont prévues et que l'impact résiduel est effectivement négligeable et serait même positif au plan de la découverte de ces enjeux par le public.

6. La dimension économique du projet.

6.1 Sur l'activité agricole

6.1.1 Le projet de VRVV emprunte majoritairement des cheminements existants. Seuls 17% du linéaire impliquent une création.

La soustraction aux espaces agricoles concernerait moins de 4000 m² de parcelles en culture, et 2000 m² de prairies pour la plupart non déclarées au Registre Parcellaire Graphique en 2018.

Les accès aux parcelles depuis la VVV seront conservés pour les exploitants.

Par ailleurs, le projet de VVV recoupe 659 m² de verger de noyers (secteur de la Tuilerie sur la commune du Bugue) et 410 m² de peupleraies.

Pour mettre en cohérence le découpage cadastral et le tracé réel des chemins remployés par la VRVV, un échange foncier serait opéré ultérieurement avec, si nécessaire, indemnisation au regard de la perte réelle de surface et de la perte de production.

En conséquence, et compte tenu de la très faible superficie de surface agricole impactée, **la CCVH** juge que l'impact résiduel vis-à-vis d'un changement d'occupation des sols engendrés par le projet est négligeable.

6.2 Le tourisme.

6.2.1 Selon le dossier.

Un des objectifs de la VRVV est d'avoir un impact positif sur ce secteur économique phare au niveau du département et de la commune.

Le projet serait de nature à renforcer la fonction touristique du territoire : circulation plus fluide et plus sécurisée des usagers cyclistes et pédestres qui favoriserait donc le tourisme vert ainsi que des conditions correspondant aux attentes de la clientèle cible du territoire (familles,

séniors retraités, camping-caristes).

6.2.2 Le public : une observation orale a évoqué l'utilisation de vélos taxis par des touristes n'ayant pas la possibilité de pratiquer le vélo ou la marche.

> **Je pense** que le rôle de la CCVH pourrait être ensuite de « faire vivre » la VRVV en étant moteur via l'activité vélo pour la création de projets dans l'offre de services (hébergements en répertoriant des gîtes vélo, restauration, activités touristiques) et permettre ainsi la préservation, voire la création, des emplois.

6.3 Le coût et financement.

6.3.1 Le public.

Une observation fait observer le coût disproportionné de la construction de la passerelle alors qu'il existe de nombreuses petites routes qui sillonnent la campagne, peu ou pas utilisées.

Des observations orales posent la question des coûts y compris d'exploitation et des financements.

6.3.2 La CCVH.

Le projet est cofinancé : des fonds du Département, de la Région, de l'Europe et de l'État permettent d'accompagner la CCVH. La passerelle, seule ouvrage de l'itinéraire constitue 1/3 du prix du linéaire. Le coût prévisionnel de l'ensemble des travaux est approximativement de 3 500 000 € HT. La création de la passerelle est le seul moyen de concilier sécurité et faible déclivité indispensable à ce type de projet.

**→ Je considère que l'impact sera minime au plan agricole, positif au plan des retombées touristiques surtout si la CCVH « fait vivre » cette VRVV.
→ J'estime utile un bilan financier à la fin de la réalisation et au bout d'un an d'exploitation, ne serait-ce que pour alimenter les études du 2^{ème} tronçon.**

7. La dimension humaine.

7.1 Concertation.

J'ai posé la question de l'utilisation et des modalités de la concertation publique préalable (article L 300-2 du Code de l'urbanisme).

La CCVH répond que l'intercommunalité a souhaité mettre en œuvre des réunions d'informations et d'échanges avec les habitants des communes concernées. En raison de la crise sanitaire, ces dernières n'ont pas pu être proposées. Des courriers d'informations ont cependant été transmis aux 157 riverains. Par ailleurs, elle a travaillé en concertation individuelle avec les riverains et ce, depuis le lancement du marché de maîtrise d'œuvre en 2018. L'ensemble des riverains ont été contactés et écoutés, des aménagements leurs sont proposés afin de ne pas entraver leur vie professionnelle et privée.

> Un seul cas reste à traiter concernant l'itinéraire pour lequel la CCVH a eu plusieurs réunions d'échanges pour trouver un consensus et dont la solution est encore à l'étude.

7.2 L'acceptabilité sociale.

Plusieurs observations abordent uniquement ce sujet et de manière positive.

→ Je considère que le projet est accepté par le public et surtout par les riverains directs.

Conclusion

En tant que commissaire enquêteur,

- Je déclare ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de mes fonctions, au sens des dispositions de l'article L.123-5 du Code de l'environnement,
- j'ai pour mission de recueillir les observations et propositions du public, de les analyser, de me prononcer sur leur recevabilité et de rapporter le déroulement de l'enquête,
- je dois donner mon avis et mes conclusions personnelles et motivées sur le projet, je peux formuler des recommandations ou des réserves destinées à informer l'autorité décisionnelle,
- je n'ai pas vocation à dire le droit mais je dois m'appuyer sur celui-ci,
- je ne dispose que d'une compétence consultative, et non d'un pouvoir de décision,
- je ne suis ni un médiateur, ni un conciliateur.

Concernant l'enquête,

- en l'état du dossier soumis au public et après avoir analysé plus particulièrement l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale,
- prenant en compte les observations et propositions venant du public et après les avoir communiquées à la CCVH, reçu et analysé ses réponses,
- après avoir formulé des observations personnelles, reçu et analysé les réponses,
- après avoir donné mon avis sur la procédure, le déroulement et la conduite de l'enquête, ainsi que sur le dossier présenté au public,
- après avoir étudié les avantages et les inconvénients de ce projet dans ses dimensions environnementales, économiques et sociales et émis certaines suggestions.

Je formule un avis favorable sans réserve à la réalisation d'une portion de vélo route/ voie verte de la Vallée de la Vézère sur les communes de Le Bugue, Les Eyzies, Limeuil et Saint Chamassy.

Fait et clos à Pays de Belvès, le 9 octobre 2021

Michel Labare, Commissaire enquêteur.