

Conseil Départemental du Lot



**Enquête publique unique
préalable à la déclaration d'utilité publique du
projet de création d'une liaison routière dite
« Voie d'Avenir »
sur les communes de Martel, Condat, Strenquels
et
sur la mise en compatibilité de leurs documents
d'urbanisme**

15 juin 2015 – 18 juillet 2015

Document n° 4/4 : Annexes

Auteurs : Commission d'enquête désignée par le Tribunal administratif de Toulouse :
Sabine Nascinguerra
Dominique Comby-Faltrept
Pierre Pipereau

Identification de l'enquête publique : E 15000038/31

Version du 11 septembre 2015

Sommaire

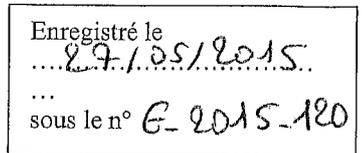
Annexe 1	Arrêté de mise à enquête publique et Avis d'enquête
Annexe 2	Publicité dans la presse à l'initiative de la commission d'enquête
Annexe 3	PV de synthèse de la réunion publique d'information et d'échange du 30/06/2015
Annexe 4	Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique
Annexe 5	Tableau récapitulatif des contributions des associations
Annexe 6	Tableau récapitulatif des contributions des élus et acteurs divers et synthèse des entretiens individuels
Annexe 7	Tableau récapitulatif des contributions des particuliers à Condat
Annexe 8	Tableau récapitulatif des contributions des particuliers à Martel
Annexe 9	Tableau récapitulatif des contributions des particuliers à Strenquels
Annexe 10	Lettre de réponse du maître d'ouvrage aux questions du PV de synthèse
Annexe 11	Demande de prolongation de délais pour la remise du rapport et réponse positive de la Préfecture
Annexe 12	Registres d'enquête publique, lettres reçues séparément, pétitions

 **consultables à la DDT 46** Unité des Procédures environnementales
127 Quai Cavaignac, Cahors

Condat :	1 registre + lettres
Strenquels :	1 registre + lettres
Martel :	4 registres + lettres + 2 pétitions

Annexe 1 :

**Arrêté de mise à enquête publique
et
Avis d'enquête**



Direction départementale
des Territoires

Unité Procédures
Environnementales

ARRÊTÉ – DDT/ U Proc Env n° 2015-120
portant ouverture d'une enquête publique unique
préalable à la déclaration d'utilité publique
du projet de création d'une liaison routière RD720 / RD840
dite « Voie d'Avenir » sur les communes de Martel, Condat et Strenquels
et sur la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme

La Préfète du LOT,
Chevalier de la légion d'honneur,
Chevalier de l'ordre national du mérite,

VU le code de l'environnement et notamment le titre II du livre I ;

VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

VU le code de l'urbanisme ;

VU la délibération en date du 25 octobre 2013 du Conseil général du Lot sollicitant le Préfet dans le cadre du projet de création de la liaison routière « Voie d'Avenir » et décidant le lancement de l'enquête publique relative à la procédure de déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées ;

VU le dossier complet transmis par le Conseil Départemental en vue d'être soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;

VU les plans locaux d'urbanisme des communes de Martel, Condat et Strenquels, actuellement en vigueur ;

Vu le dossier relatif à la mise en compatibilité du PLU de Martel et du PLUI de Condat et Strenquels ayant fait l'objet de l'examen conjoint prévu par les articles L.123-14-2 du code de l'urbanisme ;

VU l'avis émis au titre de l'autorité environnementale en date du 17 décembre 2014 ;

VU l'ordonnance prise par le Tribunal administratif de Toulouse en date du 27 février 2015 portant désignation d'une commission d'enquête ;

SUR proposition de M. le Secrétaire général de la Préfecture du Lot ;

ARRETE :

ARTICLE 1 : Objet de l'enquête et dates

Il sera procédé, sur le territoire des communes de Martel, Condat et Strenquels, à un enquête publique unique portant sur :

- le projet d'aménagement de liaison routière dite « Voie d'Avenir »,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, à savoir le PLU de Martel et le PLUI de la Communauté de Communes du Haut Quercy-Dordogne.

L'enquête publique correspondante se déroulera du **15 juin 2015 au matin jusqu'au 18 juillet 2015 à midi, soit une durée de 33 jours.**

ARTICLE 2 : Décisions pouvant être adoptées et autorités compétentes

L'enquête sera réalisé dans l'objectif de :

- déclarer l'utilité publique du projet « Voie d'avenir », l'autorité compétente étant le Conseil Départemental du Lot
- de mettre en compatibilité le document d'urbanisme de Martel, l'autorité compétente étant la commune de Marel,
- de mettre en compatibilité le PLU intercommunale, l'autorité compétente étant la Communauté de Communes du Haut-Quercy-Dordogne.

ARTICLE 3 : Commission d'enquête

La commission d'enquête instituée par ordonnance du Tribunal administratif de Toulouse est ainsi constituée :

Présidente : Mme Sabine NASCINGUERRA, ingénieur en environnement

Membres titulaires : Mme Dominique COMBY-FALTREPT, architecte DPLG

: M. Pierre PIPEREAU, directeur centre AFPA en retraite

Membre suppléant : Mme Suzanne MAURE, cadre territorial en retraite

ARTICLE 4 : Lieux et jours d'enquête

Le public pourra consulter le dossier d'enquête unique et présenter ses observations sur les registres ouverts à cet effet dans les mairies de Martel (siège de l'enquête), Condat et Strenquels, pendant les jours et heures d'ouverture des secrétariats (ci-dessous) et pendant les permanences des commissaires-enquêteurs (article 5).

A titre indicatif, les heures d'ouvertures au public des mairies sont :

Mairie de MARTEL :	lundi au vendredi : 9h à 12h et 13h30 à 17h samedi : 9h à 12h
Mairie de CONDAT :	lundi : 14h à 17h mercredi : 14h à 17h
Mairie de STRENQUELS :	lundi et vendredi : 15h à 17h mercredi : 15h à 19h

Les observations peuvent également être adressées par lettre écrite à :

Commission d'enquête « Voie d'avenir », Mairie, Place des Consuls, 46600 Martel

ARTICLE 5 : Permanences et réception du public

Les commissaires-enquêteurs se tiendront à la disposition du public pour recevoir ses observations aux lieux et dates suivants :

Mairies	Date	Horaires
MARTEL	lundi 15/06/2015	9h00 à 12h00
	samedi 18/07/2015	9h00 à 12h00
CONDAT	samedi 20/06/2015	9h00 à 12h00
	lundi 13/07/2015	15h00 à 18h00
STRENGUELS	vendredi 26/06/2015	14h00 à 17h00
	mercredi 08/07/2015	15h00 à 18h00

ARTICLE 6 : Réunion d'échange et d'information avec le public

Le public est invité par la commission d'enquête à participer à la réunion d'échange et d'information qui aura lieu :

- le **mardi 30 juin 2015, à partir de 18.30h**
- à la **salle de la Raymondie à Martel.**

ARTICLE 7 : Mise à disposition du rapport et des conclusions de l'enquête

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront mis à la disposition du public, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, aux lieux suivants :

- version papier : Préfecture du Lot (DDT), Conseil Départemental du Lot, mairies de Martel, Condat et Strenquels
- version informatique : www.lot.gouv.fr et www.voiedavenir.fr

ARTICLE 8: Etude d'impact et avis de l'autorité environnementale

L'étude d'impact du projet « Voie d'avenir » fait partie du dossier soumis à enquête publique.

Cette étude d'impact a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale.

L'étude et l'avis seront consultables pendant toute la période d'enquête dans les 3 mairies concernées, ainsi que sur les sites internet mentionnés à l'article 7.

ARTICLE 9 : Responsable du projet

La personne morale responsable du projet auprès de laquelle des informations peuvent être demandées est le Conseil Départemental du Lot, Avenue de l'Europe - Regourd, 46005 CAHORS cedex.

ARTICLE 10 : Adresses internet

Les informations relatives à l'enquête pourront être consultées sur les sites internet indiqués à l'article 7. Il n'est pas prévu que le public communique ses observations par voie électronique.

Le secrétaire général de la Préfecture du Lot et le Président du Conseil Départemental, les Maires de Martel, Condat et Strenquels sont chargés chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Cahors le 22 mai 2015

Pour le Directeur départemental,
Le Secrétaire général

Emmanuel DUFOUR

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création d'une liaison routière dite «Voie d'Avenir» sur les communes de Martel, Condat et Strenquels et à la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme

Le projet de liaison routière dite « Voie d'Avenir » traversant les communes de Martel, Condat et Strenquels est soumis à une enquête unique sollicitée par M. le Président du Département du LOT, maître d'ouvrage. Cette enquête portera à la fois sur :

- l'Utilité Publique du projet d'infrastructure routière,
- la mise en compatibilité du PLU de MARTEL et du PLUI Haut-Quercy-Dordogne.

Maître d'ouvrage : Conseil Départemental du Lot

Période : du 15 juin au 18 juillet 2015 à 12h00

Lieux : mairies de Strenquels, Condat et Martel (siège de l'enquête)

Composition de la commission d'enquête : Mme NASCINGUERRA (présidente), Mme COMBY-FAL-TREPT, M. PIPEREAU, suppléante : Mme MAURE.

Les dossiers d'enquête, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale seront consultables dans les trois mairies et sur les sites internet www.lot.gouv.fr et www.voiedavenir.fr.

Le public pourra présenter ses observations sur ce projet selon les modalités suivantes :

- sur les registres d'enquête disponibles les trois mairies
- par correspondance : Commission d'enquête « Voie d'avenir », Mairie, 46600 Martel
- directement auprès des commissaires-enquêteurs, lors des **permanences** suivantes :
 - Martel : 15/6/15 de 9h à 12h et 18/7/15 de 9h à 12h
 - Condat : 20/6/15 de 9h à 12h et 13/7/15 de 15h à 18h
 - Strenquels : 26/6/15 de 14h à 17h et 8/7/15 de 15h à 18h

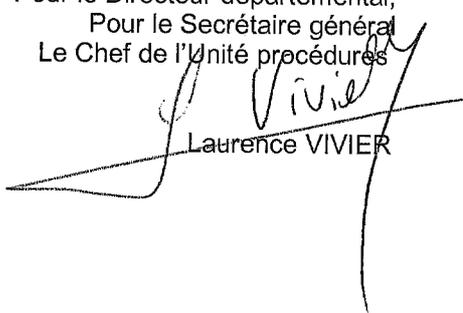
Le public est invité par la commission d'enquête à participer à la **réunion d'échange et d'information** qui se tiendra le **30/6/15 à Martel, salle de la Raymondie à 18h30**.

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête seront mis à la disposition du public, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, aux lieux suivants :

- version papier : Préfecture (DDT), Conseil Départemental, mairies de Martel, Condat et Strenquels
- version informatique : www.lot.gouv.fr et www.voiedavenir.fr

Le 22 mai 2015

Pour le Directeur départemental,
Pour le Secrétaire général
Le Chef de l'Unité procédures



Laurence VIVIER

Annexe 2 :

**Publicité dans la presse à l'initiative de la
commission d'enquête**

voie d'avenir

L'enquête publique bientôt lancée

M 706
Mn RD

Une commission d'enquête, désignée par le tribunal administratif de Toulouse, est appelée à recueillir l'avis des populations sur le projet de Voie d'avenir. Elle est composée de Dominique Comby-Faltrept, architecte à Figeac, Sabine Nascinguerra, ingénieur environnement à Cuzance, et Pierre Pipereau, formateur à Cuzance aussi. La voie d'avenir est cet axe routier destiné au désenclavement du bassin Biars-Bretenoux. Il correspond au tracé T3 qui devrait relier la RD 720 à l'A20, via la RD 820, sur les communes de Condat, Martel et Strenquels.

Au cours de l'enquête publique, la commission d'enquête aura pour mission d'informer le public, d'assurer sa participation à la décision publique et de permettre la prise en compte des intérêts des tiers. Elle agit en toute indépendance. Pendant la durée de l'enquête (un mois, du 15 juin au 18 juillet) chacun aura accès au projet proposé « Lot-Corrèze Voie d'avenir » : des dossiers papiers seront disponibles dans les mairies des trois communes concernées. Une version informatique sera aussi consultable sur les sites internet de la préfecture et de la Voie

d'avenir.

Le public pourra écrire ses observations sur les registres déposés dans les mairies, transmettre ses observations par courrier au siège de l'enquête (mairie de Martel) et rencontrer les commissaires-enquêteur au cours de l'une des six permanences :

- à Martel : le 15 juin de 9 h à 12 h et le 18 juillet de 9 h à 12 h ;
- à Condat, le 20 juin de 9 h à 12 h et le 13 juillet de 15 h à 18 h ;
- à Strenquels : le 26 juin de 14 h à 17 h et le 8 juillet de 15 h à 18 h.

Le public est aussi invité à participer à la

réunion d'information et d'échanges qui sera organisée par la commission d'enquête, mardi 30 juin à partir de 18 h 30, salle de la Raymondie à Martel. À l'issue de l'enquête, la commission rédigera la synthèse des observations recueillies lors des permanences et pendant la réunion publique, toutes les informations recueillies viendront alimenter l'argumentation servant à motiver l'avis de la commission lors des conclusions de l'enquête. L'avis de la commission d'enquête est un avis personnel motivé et argumenté.

Premier article dans la Dépêche du 11 juin 2015

Couleur Café.

enda



e l'Articomm, pré-

ouristiques et les
agner le touriste,

MARTEL

Réunion sur la voie d'avenir

Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la voie d'avenir qui se déroule depuis le 15 juin jusqu'au 18 juillet sur les communes de Condat, Martel et Strenquels, la commission d'enquête organise une réunion d'information et d'échanges le mardi 30 juillet à 18 h 30 à la salle de la Raymondie à Martel.

Les commissaires enquêteurs désignés par le Tribunal Administratif, vous invitent à venir vous informer et vous exprimer lors de cette réunion.

CAZILLAC

Second article dans la Dépêche du 30 juin 2015

Annexe 3 :

**PV de synthèse de la réunion publique
d'information et d'échange du 30/06/2015**

PROCES VERBAL DE LA REUNION D'INFORMATION ET D'ECHANGES SALLE DE LA RAYMONDIE A MARTEL LE MARDI 30 JUIN 2015

Préambule: un enregistrement du débat était prévu pour conserver une retranscription complète des échanges. Etant donné l'ambiance très animée de la réunion, les intervenants n'utilisant pas le micro (en partie en raison des problèmes d'écho), ce PV est établi d'après les notes des CE et ne saurait être exhaustif. Les personnes ne se présentant pas toujours ou leur nom ayant été mal entendu, les remarques sont pour la plupart "anonymes".

Environ 135 personnes étaient présentes

La réunion prévue à 18h30 débute vers 18h40.

Serge BLADINIÈRES, vice président du Conseil Général (CG) en charge de la voirie au département introduit la réunion. Il excuse M Serge RIGAL, président du Conseil Général. Il stipule que le projet Voie d'Avenir (VA) est important. Il a débuté avec Puybrun, puis les travaux entre Saint-Michel et Vayrac. L'utilité publique pour Vayrac est en cours pour arriver jusqu'à la VA.

La VA est un projet majeur en terme de désenclavement. Le CG comprenant le caractère exceptionnel a demandé deux études, qui ont abouti à deux projets, étudiés de la manière la plus avancée possible.

La réunion, souhaitée par les commissaires enquêteurs, va donc permettre au département d'expliquer ses choix.

Il est vrai que certains sont hostiles au projet retenu, c'est normal c'est la démocratie. Vous ne savez pas la chance que vous avez ici quant au dynamisme économique.

Applaudissements et huées.

Les **Commissaires enquêteurs** présentent l'objet de la réunion, les acteurs de l'enquête, le cadre de l'enquête publique, le déroulement de l'enquête, le rôle de la Commission d'enquête. (avec l'appui d'un diaporama)

La présentation n'aboutit pas totalement, car interrompue par le public pressé de s'exprimer.

Un intervenant demande aux commissaires enquêteurs ce qu'ils entendent par utilité publique.

CE: A ma connaissance il n'y a pas de définition juridique précise, pour nous c'est la mise en balance des avantages et des inconvénients du projet.

Il poursuit en estimant que ce projet chiffré à 55 millions d'euros va se faire au détriment des autres postes de dépenses du département : environnement, scolaire, service public...

Est-ce un projet raisonnable compte tenu de la dette française?

Il serait préférable d'améliorer les réseaux existants.

Maitre DEL RIO, relate un article de La Tribune paru ce jour : "avant d'élaborer des voies nouvelles, il faut améliorer le réseau existant".

Il dit que le projet coûtera plus cher car la liaison vers le sud n'a pas été budgétisée. On nous présente un projet saucissonné à la place d'un projet global depuis Biars jusqu'à l'autoroute.

Monsieur SANÇON, CG, représentant du maître d'ouvrage, commence la présentation du projet T3 (avec l'appui d'un diaporama) et précise que de nombreuses personnes sont en attente de ce projet.

Le public demande "qui"??

Un élu de Saint-Denis-les-Martel se prononce pour le projet stipulant que 500 camions traversent le bourg chaque jour, passent sur un pont dangereux menaçant de s'écrouler, sans parler du problème de la côte des Mathieux.

Un Conseiller Municipal de la commune de Bétaille dit que le fret ferroviaire, jamais abordé, est la solution.

Qui sont les lobbys qui incitent les pouvoirs publics à dépenser notre argent?

Moi je suis lotois, et je n'ai pas envie que la France se retrouve dans la même situation que la Grèce!

La voie ferrée entre Brive et Saint-Denis-les-Martels est en cours de réfection. Pourquoi financer et la voie ferrée et la T3?

Le Lot vit du tourisme, qui est en progression économique et le T3 va massacrer le patrimoine local le plus attrayant.

Monsieur SANÇON reprend que ce projet est une nécessité pour le bassin de vie du Nord du Lot. L'opportunité du projet est pour nous, CG, manifeste. Il correspond à une demande importante.

Réactions dans la salle.

M. SANÇON reprend : c'est une demande importante pour un problème de sécurité et résoudre la sécurité est un des devoirs du département. Il fait un parallèle avec la R802 Figeac/Montfaucon et demande si cette route est un luxe.

Par rapport au rail, des études ont été faites, qui se concluent par la non faisabilité car Andros ne mettrait que 30% de son fret sur le rail, or l'aménagement demanderait 30M d'investissement sur la voie ferrée.

Le Conseil Général a débloqué 27M€ pour le rail.

Par conséquent, il y aura toujours besoin d'une liaison routière décente pour le Nord du Lot, qui compte environ 50 000 habitants. Le T3 reste donc une priorité.

Le trafic est de 3700 véhicules/ jour. La liaison Quatre routes /Turenne est la liaison principale vers le nord et le RD 803 vers le sud.

500 PL /jour traverse Vayrac et les Quatre routes

L'aménagement des routes existantes a été étudié mais la déviation de Turenne est impossible.

La T3 est pour nous la meilleure solution et on se doit d'offrir une liaison privilégiée. Ni le fret, ni les autres itinéraires ne sont la solution.

Est-ce que le Lot a les moyens? Oui, car c'est le minimum que l'on doit aux lotois de se déplacer dans de bonnes conditions.

Est-ce que c'est normal de laisser passer des centaines de camions dans les villages?

Le public répond : Est-ce que c'est normal de les faire passer dans la vallée?

X : on devrait plutôt réaménager les routes existantes.

X1 dit que le ferroutage est envisageable et dans la logique de la coopération 21 qui va se tenir à Paris.

X2 : le CG du Lot est contre les liaisons ferroviaires : la preuve : l'abandon de la ligne Cahors-Capdenac qui rendrait pourtant bien service à la population.

X3 : vous dites que le T3 va désenclaver le Nord du Lot, alors qu'il ne correspond même pas aux désirs des industriels.

Vous avez choisi la T3 qui est soi-disant la moins chère alors que c'est la plus longue.

M SANÇON répond que la T3 est celle qui porte le moins atteinte à l'environnement.

Le Président de l'association de sauvegarde des vallées de la Doue et du Vignon actuellement, c'est une vallée typique, avec une route pittoresque, qui attire du tourisme, disposant de gîtes. C'est aussi une zone agricole.

De plus la rentabilité du projet n'est envisagée que pour 2060.

Les industriels ont trouvé d'autres alternatives depuis le temps : ils empruntent la D940 depuis Biars.

Quand on regarde votre projet, on tombe sur la tête car les routes existent. On demande de réaménager les routes existantes et de contourner les bourgs.

La T3 est la "route des camions". Les habitants n'en veulent pas.

X4 : La T3 ne correspondra pas pour se rendre à l'hôpital.

M. SANÇON répond : la T3 est une liaison pour aller à l'A20, et non une liaison pour Brive.

X5 : La liaison Sud n'est pas chiffrée.

M. SANÇON : Cette liaison se fera par l'aménagement de la D803.

X6: la DUP a été annulée pour la déviation Les-Quatre-Routes et Turenne.

X7 : ce sont sur les lignes droites que les taux de mortalité sont les plus élevés.

X8: saccage d'une vallée

X9 : La RD96 a été refaite il y a 2 ans. Aujourd'hui elle est dans un état désastreux et toujours en réfection.

Quand refera-t-on les routes correctement?

X10 : 80% des camions depuis Biars montent vers le Nord. Donc la T3 est la route des camions.

Le conseiller municipal de Saint-Denis-Les-Martels : cela nous arrangerait bien que les camions ne passent plus chez nous.

Une personne remet en cause l'utilité publique de cette route rapport à la sécurité routière : "quand on crée un carrefour, on crée des accidents".

X12 : Le T3 est choisi par rapport à son prix.

M BLADINIÈRES : l'endettement du département s'est stabilisé. Le Lot ne peut emprunter que 10M d'euros.

Maire de Condat : la commune est très touchée par cette déviation qui passe au ras de six maisons qui y ont un accès direct. Le giratoire passe trop près des constructions du lotissement.

T3 crée des nuisances vis-à-vis des maisons existantes, on ne peut construire au détriment des habitants. C'est inacceptable.

Le Maire désire éloigner la route du bourg.

M. SANÇON: Plus on s'éloigne de Condat, plus on touche à l'environnement, en traversant des zones sensibles.

X13 : Pourquoi n'a-t-on pas écouté le public et les élus locaux dans la concertation il y a deux ans? Il y avait pourtant 1382 contre et 302 pour.

X14 : 8% des noyers du Lot vont disparaître à cause de la T3. On dit qu'il faut arrêter de détruire l'environnement et de gaspiller les terrains, et là on fait l'inverse.

X15 : à Condat, la T2-1 est moins pénalisante.

X16 : L'avis du peuple n'est pas suivi.

X17 : Le besoin du peuple est ailleurs : les services publics, les transports scolaires...

à 20h une partie de l'assistance sort avec ses panneaux de contestation, la réunion d'information et d'échange est close.

Annexe 4 :

Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique

Sabine Nascinguerra
Dominique Comby-Faltrept
Pierre Pipereau

**Monsieur le Président
Conseil Départemental du Lot
46 000 CAHORS**

5 août 2015

Objet : Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique projet Voie d'Avenir T3 - DUP

Monsieur le Président.

Comme prévu par l'article R. 123-18 du Code de l'environnement, nous vous prions de bien vouloir trouver ci-joint le procès-verbal de synthèse de l'enquête publique concernant le projet de DUP pour la Voie d'Avenir tracé T3.

Nous vous proposons que nous nous rencontrions avec l'équipe technique en charge du projet à Cahors pour une réunion de travail, au cours de laquelle vous nous communiquerez les éléments de réponses par rapport aux questions et requêtes des particuliers, associations et communes.

La date déjà fixée est le mercredi 12 août à partir de 14^h.

Veillez accepter, Monsieur le Président, nos salutations sincères.


Sabine Nascinguerra


Dominique Comby-Faltrept
Commission d'enquête


Pierre Pipereau

DUP du projet de liaison routière dite « Voie d'Avenir – tracé T3 » et mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Procès-verbal de synthèse de l'enquête publique

Contenu

1	Relation comptable des observations.....	3
2	Détails des remarques et observations	3
3	Questions d'ordre général	4
3.1	Autorité environnementale.....	4
3.2	Agriculture.....	4
3.3	Aspect humain.....	5
3.4	Bruit et vibrations.....	6
3.5	Coût, financement, dette	6
3.6	Ecologie / faune-flore.....	8
3.7	Inondabilité	9
3.8	Projet inutile / obsolète.....	10
3.9	Patrimoine bâti.....	11
3.10	Paysages	11
3.11	Pollution / santé / impact carbone.....	12
3.12	Sécurité.....	13
3.13	Service public.....	14
3.14	Solutions alternatives.....	15
3.15	Tourisme.....	16
3.16	Trafic, trajet et accès	17
4	Questions d'ordre particulier / localisées.....	18
4.1	Martel.....	18
4.2	Strenquels.....	19
4.3	Condat	23
4.4	Saint-Denis-lès-Martel.....	25
4.5	Les Quatre-Routes du Lot.....	25
4.6	Autres	25
5	Annexe : Détail des remarques	25

1 Relation comptable des observations

Cette enquête publique a mobilisé la population locale, les élus, ainsi que certains touristes et autres personnes attachées au territoire autour de Martel.

Une pétition contre le projet a recueilli 1588 signatures contre le projet.

Les conseils municipaux de Martel, Condat, Strenquels et Saint-Denis-Lès-Martel ont également émis des commentaires dans leurs délibérations ou motions.

En parallèle de l'enquête, nous avons également auditionné diverses personnes ou services susceptibles de nous apporter un éclairage complémentaire sur le projet et son contexte.

L'ensemble des commentaires émis a fait l'objet d'une analyse attentive par nos soins, tout comme l'avis de l'Autorité environnementale.

Les avis sur le projet de Voie d'avenir T3 se répartissent de la manière suivante :

	Observations	
	DUP	Mise en compatibilité PLU
Martel	238	
Strenquels	206	
Condat	54	
CoValDor		1
Pétition	1588	
Entretiens individuels hors enquête	10	

	Pour T3	Contre T3	partagé ou question précise	Total
Condat	8	30	16	54
Strenquels	0	206		206
Martel	28	200	10	238
Pétition		1588		1588
	36	2024	26	

Comme on pouvait s'y attendre, le nombre d'observations « contre » le projet (436 sur les registre + 1588 pétition) l'emporte largement sur les observations « pour » le projet (36 lettres et commentaires).

2 Détails des remarques et observations

L'inventaire détaillé des observations vous est présenté en annexe du PV, structuré de la façon suivante :

- Contributions des personnes publiques : cf. tableau correspondant
- Contributions des associations : cf. tableau correspondant
- Contributions du public portées sur les registres d'enquête des 3 communes concernées ou envoyées par courrier au siège de l'enquête

Dans les paragraphes suivants, nous analysons les questions et commentaires :

- d'ordre général par thème majeur identifié lors de l'enquête publique,
- d'ordre particulier et / ou localisés.

Pour chaque question, nous souhaitons pouvoir disposer d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, pour des raisons de traçabilité.

3 Questions d'ordre général

3.1 Autorité environnementale

L'avis de l'AE indique qu'en l'état actuel d'avancement des études, le dossier et l'analyse des impacts sont jugés satisfaisants, en soulevant néanmoins quelques points particuliers, que nous avons repris, selon les thématiques concernés, dans les paragraphes suivants.

3.2 Agriculture

Remarques générales du public sur ce thème :

Ce thème a été abordé non seulement par les agriculteurs et propriétaires de terres agricoles, mais aussi assez régulièrement par l'ensemble du public. Il est très souvent relevé la volonté forte de préserver autant que possible les terres agricoles (AOC Noix). A de nombreuses occasions fut contestée la nécessité de couper les parcelles en deux avec le tracé T3, les rendant souvent inexploitable. La crainte de voir la nouvelle route supprimer les accès est une question souvent exprimée, ainsi que la demande de sécuriser la nouvelle voie par rapport aux activités agricoles. Ils espèrent que leurs requêtes seront prises en considération, qu'il y va de la survie de leurs exploitations agricoles. L'indemnisation ne compensera jamais la perte de revenus sur le long terme

L'ensemble des questions du public et des agriculteurs est repris dans l'avis de la Chambre d'agriculture ci-dessous, le détail se trouve en annexe.

Extrait de la contribution de la Chambre d'Agriculture du Lot :

- 17 exploitations concernées pour 102 ha impactés dont 21 ha en plan d'épandage, 18 ha en vergers et 13 exploitations engagées dans les Signes Officiels de Qualité
- 2 exploitations divisées, 5 exploitations déstructurées, 4 avec des difficultés IMPORTANTES pour la traversée de l'axe T3

Impact général :

- Le projet routier doit impérativement limiter la consommation des terres agricoles exigée par les règles législatives (lois Grenelle, loi Alur) comme cela a été fait lors de l'élaboration du PLUi : Les agriculteurs demandent le **re-profilage de la future voie sur la route existante de la « Peyrade » jusqu'à son croisement avec la RD 96** afin de réduire l'emprise foncière.
- Comment la préservation de la ressource en eau existante (fontaine, réserve naturelle) a été prise en compte ?
- Il est impératif de prévoir des voies permettant d'exploiter des parcelles situées de chaque côté de la future voie : quelle est le tracé prévu ?

Impact sur les vergers :

- Avec le tracé actuel, l'exploitation des noyeraies restantes sera impossible (parcelles trop petites, sans accès) : il faut repositionner le tracé.

Impact sur l'élevage :

- 1 stabulation à détruire
- L'aménagement de plusieurs « boviducs » ou la création de quais de chargement est indispensable au maintien de la fonctionnalité des exploitations d'élevage.
- Il faut prévoir la pose de clôtures efficaces le long de la nouvelle chaussée pour pouvoir maintenir le pâturage des animaux tout en garantissant la sécurité routière.

Voies de circulation

- La route de la Fontaine reliant le hameau de « Ripane » à la route de Martel est indispensable au fonctionnement de ce village.

Questions des commissaires enquêteurs

- L'étude d'impact parle seulement de l'emprise directe du tracé sur les terres agricoles (11,6 ha), sans tenir compte des terres divisées et l'impact indirect, mis en avant par la Chambre d'agriculture (102 ha impactés !). L'impact sur la survie économique des exploitations n'a pas du tout été analysé. Quelles sont les raisons justifiant cette analyse minimaliste présentée dans l'étude d'impact ?
- La consommation de terres agricoles apparaît comme trop importante, qu'elles sont les solutions pour pallier ce problème ?
- Les dessertes et accès aux parcelles agricoles, n'apparaissent pas sur le projet. Qu'en est-il, et quel sont les conséquences financières ?
- Certains agriculteurs pensent que le projet remet en cause leur activité dans un contexte national et local difficile. Quelles sont les propositions alternatives ?
- La chambre d'agriculture cite la nécessité de détruire une stabulation, alors que le dossier DUP n'en parle pas. Qu'en est-il en réalité, et quel sera l'impact financier ?

3.3 Aspect humain

La notion de qualité de vie : une vie de qualité est commune à tous.

Les observations diffèrent selon leurs lieux de résidence (ceux qui pâtissent du trafic intempestif, ceux qui demeurent à la "campagne", actuellement épargnés dudit trafic)

Remarques du public sur ce thème :

- Respecter l'être humain devrait être l'objectif principal dans le tracé d'une route
- "...ne pas faire de route au ras des maisons, nuisances sonores et visuelles".
- Est-ce que des distances minimales à respecter sont obligatoires pour l'implantation des nouvelles maisons par rapport aux routes (réciprocité?).
- Le public se demande si les zones humides sont plus importantes à préserver que les habitants de sa commune
- Pour contrer les nuisances sonores et les problèmes de sécurité dans le centre bourg de Condat grandement souhaitée par tous les habitants), la déviation proposée passe de manière proche d'autres habitations jusque ici épargnées : au nord ,HLM, lotissement Tournier, et à l'ouest s'incrutant entre 2 maisons si proches que le tracé de la T3 s'en retrouve empiété. Nombreux sont ceux qui préféreraient, concernant le tracé de la déviation côté Ouest, la proposition de la T2-1.

Vallée du Vignon

Cette voie de dimension plus importante et au trafic en proportion va apporter des nuisances aux riverains en se rapprochant des constructions. Entre autres, problème du Château de Tulle et moulin et divers bâtiments alentours.

Nombreux tant résidents à l'année que secondaires, voire habitués durant un séjour de vacances disent apprécier la vallée du Vignon pour sa qualité architecturale, ses chemins pédestres, cheminements en vélo, ..., le calme

Questions de la commission d'enquête:

- N'existe-t-il pas une règle pour l'implantation des routes créées par rapport aux constructions existantes?

- Peut-on envisager un contournement plus éloigné du bourg (au-delà du moulin de l'Aubuge) qui ne créerait pas de nouvelles nuisances pour résoudre celles existantes?
- La RD 96 va subir de nombreuses modifications, au point que l'on pourrait presque la considérer comme un "tracé neuf". A-t-il été envisagé de la dévier au niveau des quelques sites les plus habités?
- la commission remarque que dans le dossier, le milieu humain fait l'objet d'un très court chapitre, conclu par "sensibilité faible", alors que des études exemplaires ont été réalisées pour le milieu naturel. L'équilibre et l'importance donnée aux divers aspects nous semble en effet quelque peu disproportionné par rapport aux enjeux humains que présente ce projet de Voie d'avenir.

3.4 Bruit et vibrations

L'analyse des impacts sur le niveau sonore s'appuie sur une simulation du trafic à l'horizon 2040, soit 4080 véh./j, dont 5 % de poids lourds. L'impact sonore a été simulé à une hauteur de 4 m par rapport à la route. Il apparaît que 9 habitations seraient exposées à un dépassement des seuils réglementaires et pourraient bénéficier d'une protection acoustique.

Remarques générales du public sur ce thème :

- **Pour** : Le T3 permettra d'éliminer les nuisances de bruit dans la traversée de Martel et sur la route de St. Denis, où chaque jour 200 à 300 camions frôlent les établissements scolaires et l'EHPAD.
- **Contre** : De nombreux riverains seront impactés par le bruit, sans pouvoir bénéficier de mesures de protection. Les propriétaires des parcelles utilisés par le tracé seront indemnisés, mais le préjudice moral, dû à la modification de la qualité de vie des riverains (bruit en particulier) ne le sera pas. Ils estiment que les études du projet protègent davantage la faune et la flore que les humains.

Questions de la commission d'enquête :

- Page 193 de l'étude d'impact apparaît une incohérence entre le texte et la figure présentant les protections anti-bruit T11/T12 à mettre en place. Il semblerait que l'information donnée par la figure est la bonne. A confirmer.
- La simulation de l'impact sonore à 4 m de hauteur ne semble pas pertinente pour les maisons situées en contrebas du tracé, comme c'est le cas en particulier pour le Moulin de la Tulle.
- L'impact lié aux vibrations n'est pas abordé dans l'étude d'impact. Or, la future route sera très proche de certaines habitations, par exemple au niveau du Moulin de la Tulle (situé juste en contre-bas du tracé) ou encore à la sortie de Condat, au niveau du futur rond-point. Ne pensez-vous pas que l'étude de l'impact des vibrations sur les commodités de voisinage aurait été une information pertinente pour les riverains concernés ?
- Les protections anti-bruit n'apparaissent pas sur les photomontages simulant l'impact paysager.

3.5 Coût, financement, dette

Une grosse majorité des observations met en cause la pertinence du chiffrage du projet et le saucissonnage des différentes parties. La dette du département est abordée très régulièrement plaçant le projet comme non prioritaire par rapport à d'autres investissements plus utiles pour la collectivité.

Remarques générales du public sur ce thème :

- Un coût technique sous-évalué : le risque de tomber sur des cavités karstiques dans le cadre des travaux en déblais (juste évoqué dans le rapport) est réel dans le contexte géologique de la vallée du Vignon. S'ajoute le risque d'effritement de la paroi et de chutes de pierre. Si des solutions techniques existent, elles ne sont pas chiffrées financièrement. Ce risque n'est donc pas clairement pris en compte, ce qui revient à l'imputer en surcoût. Les 50M€ sont donc la fourchette basse de ce qui pourrait devenir un gouffre financier.
- Seuil de rentabilité aléatoire (horizon 2060) : sous-estimation du budget prévisionnel - financement par le seul Lot - dépense déraisonnable ; dépassera les 100 M€ et handicapera les finances du département pour des décennies.
- Un projet qui va engloutir des sommes très importantes alors que toutes les collectivités sont dans l'économie : difficultés pour entretenir les écoles, la voirie, etc.
- Une dépense d'argent public déraisonnable en période de crise économique et de déficit abyssal une route d'un coût exorbitant qui ne sera pas rentable avant 45 ans.
- Le T3 a été évalué à 55 M€. Il faudra multiplier ce chiffre au moins par 2 pour avoir un chiffre réel auquel il faudra ajouter l'estimation du barreau reliant le T3 à la départementale allant à Souillac et l'aménagement de cette départementale jusqu'à l'entrée de l'autoroute à Souillac.
- Il n'est fourni aucune démonstration plausible d'un quelconque avantage social, économique, financier.
- L'utilité publique de ce projet n'est absolument pas avérée car la majorité des habitants n'emprunteront pas ce tracé (beaucoup plus long et moins économique en temps et en argent).
- Comment comprendre que le Lot, déjà très endetté, souhaite consacrer un budget pharaonique à une nouvelle infrastructure...routière, digne des années 60 ! Comment peut-on souhaiter revenir 50 ans en arrière, au mépris de l'avenir, à l'époque du DD ? Nos élus, regardent-ils l'avenir dans leur rétroviseur ? Quel département a les moyens de doubler une autoroute par une énième autre route ?
- L'estimation sommaire des dépenses paraît peu crédible au vue de ce qui s'est passé pour le chantier à St. Michel de Bannières : annoncé à 2,4 M€ dans la Lettre d'information « Voie d'Avenir » de juin 2015, le panneau affiché à l'entrée du village annonce un coût de 5,5 M€. On passe du simple au double.
- L'expropriant aurait dû s'inspirer des recommandations du « Guide pratique de la phase administrative de l'expropriation » qui précise que « avant de décider, l'administration doit examiner l'intérêt de la solution consistant à améliorer l'existant et à ne rien entreprendre de nouveau. »

Questions des commissaires enquêteurs

- L'appréciation sommaire des dépenses fournie dans le dossier DUP est effectivement très sommaire et ne donne pas la possibilité au public de juger de la pertinence du chiffrage. Sur notre demande, une estimation détaillée nous a été communiquée. Pourquoi ne pas avoir inclus cette estimation dans le dossier pour une meilleure transparence et compréhension par le public ?
- L'estimation qui nous a été fournie ne semble pas tenir compte de l'indemnité des exploitants agricoles (art. L122-3 du Code de l'expropriation). Pourriez-vous nous fournir une estimation du montant correspondant ?
- Le Code de l'environnement prévoit à l'article R122-5 que « lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. » Il aurait été en effet pertinent de compléter l'appréciation sommaire du coût du tracé T3 avec les travaux complémentaires nécessaire pour obtenir un

résultat équivalent à celui du tracé T2-1, à savoir un accès à l'A20 dans les deux directions nord et sud (barreau de liaison RD840 / route de Souillac).

- Par ailleurs, les coûts des travaux déjà réalisés à St. Michel de Bannières et ceux projetés à Vayrac aurait dû apparaître également pour plus de cohérence sur l'ensemble du projet de Voie d'avenir.
- Pourriez-vous nous présenter les études détaillées réalisées par le Département afin de mettre en œuvre les recommandations du Guide du Ministère de l'intérieur, à savoir « examiner l'intérêt de la solution consistant à améliorer l'existant et à ne rien entreprendre de nouveau » ?
- Les contraintes techniques supplémentaires et les demandes du public apparaissant lors de l'enquête ne risquent-ils pas de modifier lourdement le chiffrage du projet dans un contexte de contrainte budgétaire ?

3.6 Ecologie / faune-flore

Commentaires du public lors de l'enquête :

- Projet destructeur de la flore et faune.
- Le T3 détruit une vallée au patrimoine inestimable et touche une zone classée Znieff : la flore y est exceptionnelle et la loutre y vit.
- Ce tracé va perturber la faune, la flore et les cours d'eau.
- Le Lot est ... réputé pour ses paysages remarquables et sa nature. Pourquoi les sacrifier ?
- La zone où devrait passer le T3 est très riche d'un point de vue botanique et de plus, une zone humide. Il serait dommage la mettre en danger pour une route que peu de gens ne souhaitent.

Commentaire de l'Autorité environnementale

- En ce qui concerne les mesures compensatoires pour la destruction de zones humides (1,9 ha megaphorbiaies et 110 m linéaires), l'efficacité des mesures compensatoires de type « reconstitution des zones humides » n'a pas été démontrée sur le terrain et l'expérience montre que la création d'habitats aux fonctionnalités équivalentes aux milieux supprimés est impossible. A ce titre, l'application de mesures du type « réhabilitation / sauvegarde de milieux dégradés » devrait être privilégiée.

Contributions des chasseurs (FDC et Association de Strenquels)

- Grands animaux :
 - la carte localisant les corridors de déplacement de la grande faune qui avait été fourni par la Fédération au bureau d'études n'est pas présentée dans le dossier,
 - les problèmes de collisions routières avec la grande faune et / ou les chiens de chasse n'ont pas été abordés dans le dossier, ni l'impact du T3 sur l'activité cynégétique,
 - il faudra prévoir des ouvrages de franchissement pour la grande faune (non prévus pour l'instant),
 - des mesures de clôture partielles pourraient être également envisagées notamment sur le secteur situé entre Friat et Taillefer.
 - Voir sur ces points les courriers détaillés n° 38 et 147 sur le registre d'enquête de Strenquels, reproduit en annexe dans le tableau des contributions des associations.

Questions de la commission d'enquête

- En ce qui concerne la localisation des mesures compensatoires « zones humides », aucun projet concret n'est présenté pour l'instant et elles n'apparaissent pas dans

l'atlas cartographique présentant les mesures d'atténuation et de compensation à la fin du volume 2 de l'étude écologique (annexe Biotope). Pourriez-vous nous donner plus de précisions sur ce point ?

- Dossier Biotope : L'une des plantes protégée, identifiées dans l'emprise du projet est le « Trèfle maritime » qui pousse – d'après le texte p. 47 - dans les prairies humides de la Tourmente et du Vignon. Or, le tableau en annexe (p. 220) localise cette même plante en lisières forestières. Pourriez-vous faire préciser par le bureau d'étude si la plante concernée est le « Trèfle maritime » ou bien celle généralement nommée « Trèfle écaillé » ? S'agissant des espèces protégées (pour lesquelles une demande spécifique auprès du CNPN devra être réalisée), la précision nous semble en effet essentielle.
- Gestion des matériaux excédentaires : le projet présentera un excédent d'environ 280 000 m³ de déblais, mais l'étude d'impact n'aborde pas l'impact lié à la gestion de ces déblais. Seront-ils déposés dans une zone naturelle ? Sinon, quelles sont les solutions envisagées pour la gestion de ces déblais et pourquoi ce point n'a pas été abordé dans l'étude d'impact ?

3.7 Inondabilité

Commentaires du public lors de l'enquête :

- Nombreux riverains ont amené des photos montrant les inondations de 1993 dans la vallée de la Doue, à hauteur du château de la Tulle et de Friat. Ils sont inquiets et pensent que l'étude d'impact n'a pas suffisamment pris en compte le risque d'inondation en provenance des ruisseaux affluents et des vallées sèches.
- Certains pensent aussi que le projet va augmenter le risque d'inondations.

Commentaire de l'Autorité environnementale

- En ce qui concerne l'inondabilité, l'AE préconise que le projet soit organisé de manière à permettre le fonctionnement normal de l'infrastructure routière, de manière à supporter les plus hautes eaux connues (PEHC), sans dommages structurels (et non pas seulement la crue centennale).

Questions de la commission d'enquête sur ces points :

- Merci de prendre position par rapport à la mise hors d'eau complète de la route projetée recommandée par l'AE : impacts d'un point de vue de consommation de remblais, coûts supplémentaires (voirie ? ouvrages hydrauliques ?).
- Ouvrages hydrauliques secondaires :
 - aux pages 17 du dossier DUP et 142 de l'étude d'impact il est fait mention de **24** ouvrages hydrauliques à créer ou à reprendre, sans préciser leur localisation ni leur dimension, et sans étudier l'impact liés à ces travaux ; un renvoi est simplement fait vers le dossier d'ARTELIA ;
 - dans le dossier d'ARTELIA, on a beaucoup de mal à trouver cette information dans un tableau - sans intitulé - et sur une carte - illisible. Il y est fait mention de **21** ouvrages hydrauliques, de longueurs significatives allant de 17 m à 82 m.

Vue l'importance de ces ouvrages, pour assurer une bonne information des riverains et assurer l'analyse de l'impact environnementale et paysager de ces aménagements, pourriez-vous nous préciser les raisons pour lesquelles ces OH n'apparaissent pas clairement dans l'étude d'impact principale ?

S'agit-il finalement de 21 ou de 24 ouvrages ?

Est-ce que les coûts d'aménagement de ces ouvrages ont été pris en compte dans l'évaluation sommaire du montant du projet global ?

3.8 Projet inutile / obsolète

Une majorité des observations faites sur ce sujet apporte des informations visant à démontrer la non-pertinence du projet, ainsi que la présence de plusieurs options routières satisfaisantes à ce jour. La voie ferrée est évoquée comme solution complémentaire de manière à délester une partie du trafic poids lourd.

Commentaires du public lors de l'enquête :

- Le T3 est inutile : le tracé ne semble pas répondre aux besoins de désenclavement du nord du Lot. Le bassin de Bretenoux est déjà desservi par 3 axes routiers rénovés ; les industries se satisferaient de la concession d'une voie ferrée existante.
- Un tracé trop long : les personnes travaillant à Brive et habitant St Michel, Vayrac, Les Quatre-Routes, Condat, Strenquels ne passeront pas par Martel chaque jour.
- Pas d'argent - aucun besoin de cette route
- Non au T3 qui n'est pas dans le but recherché puisque, pour désenclaver le bassin de Biars - Beaulieu, on ne va pas passer à Martel pour aller à Brive
- Des comptages récents ont été effectués pendant les travaux de Bétaille. On a ainsi faussé les résultats en comptabilisant la noria de camions faisant d'incessantes navettes entre le chantier et la carrière Sourzat.
- **Il désenclaverait le nord du Lot ?** Non, puisqu'il existe déjà au moins trois axes routiers et une voie ferrée qui doivent être entretenus, voire améliorés.
- Le PDG du célèbre confiturier est contre ce projet, lui qui proposait la réactivation de la desserte ferroviaire desservant son usine
- La réflexion sur ce projet a débuté il y a 21ans le rendant ainsi obsolète.
- Le T3 ne correspond pas aux attentes des acteurs économiques qui, après s'être exprimés pour un tracé direct nord, sont aujourd'hui silencieux. Les camions éviteront les détours et passeront au plus court / on n'a jamais vu des transporteurs empruntant un trajet plus long décidé par des élus.
- Je suis perplexe par rapport à l'orientation Sud-Ouest du T3, alors que l'orientation générale de la Voie d'Avenir est nord/nord-ouest, ce qui me fait douter de son opportunité réelle et objective.

Commentaires des élus :

- Les élus départementaux et de certaines communes « pro-T3 » voient aujourd'hui dans ce tracé une opportunité de réaliser une liaison non pas vers le nord, mais plutôt est/ouest (Bassin de Biars / St. Céré vers Souillac et l'A20 en direction du sud), sous condition de réaliser le barreau de Dalou.

Questions des commissaires enquêteurs.

- L'utilité du projet est largement évoquée par le public, cela n'est pas suffisamment développé dans le dossier.
- Le public cite des solutions alternatives. Pourriez-vous nous présenter les études détaillées réalisées par le Département pour écarter les solutions consistant à l'amélioration des routes existantes et le développement du fret ?
- Le projet de départ concernait la relation avec le Nord, aujourd'hui on parle plutôt d'une relation Est /Ouest. Le projet ne doit-il pas être repensé totalement ?

3.9 Patrimoine bâti

Observations du public

Toutes les observations des habitants le long de la D96 rappellent que dans la vallée du Vignon sont recensés de nombreux bâtiments d'intérêt patrimonial : 12 moulins, et leurs histoires, l'Œil de la Doue, le château de la Tulle, la chapelle de Maradène, le village de Friat, la fontaine de Ripane, des fours à pain, d'anciens lavoirs, des demeures de caractères.....

St R3 : "destruction et dévalorisation d'un riche patrimoine bâti"

M. Bernard POMMIER, propriétaire du Château de La Tulle, de la ferme, du moulin et du Château de La Tulle rappelle que ce dernier est un édifice qui remonte au XV – XVI^{ème} siècle et compte tenu de son caractère historique a reçu le label du patrimoine et son dossier d'inscription au titre des monuments historiques est en cours d'instruction auprès de la Direction Régionale des Affaires Culturelles.

Les habitants de Strenquels estiment que le château de La Tulle est représentatif de la commune, figurant sur les documents touristiques du secteur. Il s'étonne que le projet T3 n'en fasse pas mention.

Il rappelle que 2 documents établis par le CG46 mentionnent que cette zone correspond à des "monuments et sites protégés" et à une zone très sensible.

Questions de la commission d'enquête:

- Dans l'étude d'impact (p 19), il n'est fait cas que de 3 églises, 2 à Martel et une Cazillac dans un court chapitre, concluent qu'elles sont localisées à distance du T3.
- A priori, ce que l'on nomme "petit patrimoine » a-t-il été recensé sur le parcours direct du T3 ?
- P 35 impact modérés sur le château de la Tulle, carrière de Taillefer: mise en œuvre d'aménagements paysagers, reposant sur l'utilisation du végétal et de la mise en valeur du patrimoine, permettant une meilleure intégration paysagère de l'infrastructure.
- Comme mesures d'intégration n'est envisagée que l'intégration du tracé par des écrans végétaux. Mais comment sera prise en compte la non-dévalorisation du patrimoine existant?

3.10 Paysages

Observations du public

Les remarques font part :

- de la détérioration des vallées du Vignon, de la plaine de Condat,
- du problème de vallée étroite ;
- de la création de déblais et remblais : " S'interroge sur la rectification de la D96, laquelle engendrera des déblais très importants pouvant atteindre 25 m de haut."
- sur l'écran végétal de la Carrière (secteur de Loupchat) qui va disparaître

Questions de la commission d'enquête:

Nous notons dans l'étude d'impact

- p12 : topographie : le relief de la zone d'étude, située au sein des Causses du Quercy est contraignant car il présente des dénivellés importants. La réalisation d'un nouveau tracé routier conduira à faire de nombreux terrassements. La conclusion « sensibilité modérée en terme de topographie » nous semble très étonnante.

- p30: les impacts sur le paysage sont importants au niveau de la vallée de La Tourmente car l'implantation de la route en remblais, hauteur de 2m au-dessus du terrain naturel, atteignant 10m au franchissement de la voie ferrée et de la RD32 créé une rupture dans la dynamique paysagère.
- p 17 la vallée du Vignon est qualifiée de " remarquable" par ses milieux aquatiques (herbiers, boisements humides) et la présence de quelques prairies méso- à hygrophiles"
- Quelles mesures sont envisagées pour préserver ces paysages ?
- Les murs anti- bruit n'apparaissent malheureusement pas sur les photos montage, il est donc difficile de connaître leur impact sur le paysage.

3.11 Pollution / santé / impact carbone

Commentaires du public lors de l'enquête :

- La construction de cette route va favoriser un moyen de transport très polluant : les poids-lourds, qui roulent au diesel et qui sont responsable d'une grande partie de la pollution atmosphérique et des émissions de GES.
- « A l'heure où le Sénat s'inquiète des coûts pour la santé lié à la pollution des véhicules, ce projet devrait poser question. »
- « La longueur des études depuis 20 ans a fragilisé l'opportunité du projet parce que des enjeux de changement climatique ont modifié la place qu'il est possible de donner aux transports routiers responsables d'une grande partie des gaz à effet de serre et de la pollution. Le maître d'ouvrage n'a pas pris la mesure de ce changement et est resté sur des solutions dépassées. »
- « Pas de bilan carbone du projet ».
- « En cette année du Sommet sur le climat, n'allons pas à contre-courant ! »

Commentaire de l'Autorité environnementale

- En ce qui concerne l'impact carbone et la pollution, l'AE relève que l'indication des valeurs correspondant à la circulation automobile, à la consommation en carburant, aux émissions de CO₂ et au rejet de principaux polluants en 2008 (état de référence), 2020 (état au fil de l'eau) et 2020 (état avec le projet) aurait permis d'améliorer la lisibilité et la compréhension du dossier sur ces thématiques.

Questions de la commission d'enquête

- **Emissions de CO₂** : Nous confirmons que l'étude d'impact ne permet pas de comprendre l'évolution des émissions de CO₂ et des consommations énergétiques liées au projet. En effet, les seuls chiffres que nous avons pu trouver de façon disséminée dans l'étude sont les suivants :

- page 196, dans le chapitre « impact sur la santé » : émissions des divers polluants (dont le CO₂) pour un flux journalier de 3710 véh./j (hypothèse 2020),
- page 198, dans le chapitre « coûts... pour la collectivité » : consommation de carburant estimée à 4525 kg/j pour 3710 véhicules/j.

Aucun chiffre n'est donné pour 2040, année prise comme référence pour l'étude d'impact « bruit », ni pour 2060, année qui avait été prise comme référence de « rentabilité » du projet dans les études préliminaires.

On cherche en vain un chapitre unique et clair sur l'évolution des consommations énergétiques, le chapitre « impact sur le climat » reste très vague, sans bilan réel des émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, le dossier ne comporte pas d'explicatif méthodologique suffisant permettant de juger de la validité des hypothèses de base utilisées pour les estimations de trafic et de consommations de carburant. Un explicatif des logiciels

« Aimsun » et « Impact - ADEME » (version ? facteurs d'émissions ? adapté au contexte rural ?...) dans le chapitre IX de l'étude d'impact aurait permis de mieux renseigner le public sur les méthodes utilisées, afin de rendre ces études plus transparentes.

- **Politique du département sur le climat et les émissions de gaz à effet de serre :**
 - Pourriez-vous nous préciser comment le projet Voie d'avenir s'insère dans une logique départementale d'adaptation au changement climatique ? Afin de pouvoir nous rendre compte de la cohérence de ce projet, pourriez-vous nous fournir le Plan Climat - Energie Territorial du Lot ?
 - Les lois Grenelle 1 et 2 prévoient déjà un changement de politique en ce qui concerne les transports, et mettant l'accent sur le multimodal. La Loi sur la transition énergétique qui vient d'être adoptée prévoit à l'article 173 des dispositions ambitieuses en cohérence avec l'urgence climatique : « *La stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone, dénommée "stratégie bas-carbone", définit la marche à suivre pour conduire la politique d'atténuation des émissions de gaz à effet de serre dans des conditions soutenables sur le plan économique à moyen et long termes. L'État, les collectivités territoriales et leurs établissements publics respectifs prennent en compte la stratégie bas-carbone dans leurs documents de planification et de programmation qui ont des incidences significatives sur les émissions de gaz à effet de serre.* » Dans le communiqué de presse du Ministère de l'Environnement correspondant, on peut lire : "*En cette année d'engagement pour la cause climatique, l'exemplarité de la France passe par celle de ses territoires et de leurs forces vives.*"
Dans ce contexte, quel est l'argumentaire du Conseil Départemental permettant de justifier ce projet T3 qui correspond au tracé le plus long et qui ne prend pas en compte un transport multimodal ?
- **Santé :** Nous constatons que l'étude d'impact ne s'est malheureusement pas appuyée sur la *circulaire interministérielle du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières*. Ainsi nous n'avons pas trouvé l'estimation de la population exposée dans la bande des 100 m ni pour les deux variantes étudiées, ni pour l'état actuel. Ceci est dommage car cela aurait (peut-être) permis de démontrer que la variante T3 choisie est celle présentant le moindre impact sur la santé.

3.12 Sécurité

Observations du public

La notion de sécurité est ressentie et donc exprimée de manière différente selon les lieux d'habitation des personnes qui font des observations.

Ceux qui actuellement subissent les contraintes de la circulation tant VL que PL: Condat, Saint-Denis, Martel... demandent des aménagements pour résoudre ce problème: déviation de Condat, nouvelle route, voire pour certains amélioration des routes existantes et/ou fret ferroviaire (avec ou sans le T3).

Concernant la déviation de Condat, elle paraît indispensable à tous les condalais, indépendamment de la voie d'avenir, mais avec de grandes réserves sur le tracé proposé.

Il est bien entendu que pour les personnes demeurant actuellement à Strenquels à l'écart des voies (pour la partie créée du tracé T3) voire même le long de la RD96 le problème se pose différemment. Et ils envisagent difficilement l'arrivée d'une voie plus large, avec un trafic nettement plus important et des PL.

La difficulté de la RD actuelle avec ses nombreux virages ne semble pas engendrer de nombreux accidents du fait du trafic réduit, d'une route principalement empruntée par des véhicules légers qui de par la sinuosité de la route contrôlent leur vitesse.

Certains estiment que des tracés rectilignes d'une route à deux voies entraînent des excès de vitesse chez les automobilistes, les ronds-points sont accidentogènes, les nombreux carrefours dangereux,

Il est évoqué les problèmes d'accès des petites routes et/ou propriétés, tant dans le tronçon (non-étudiés) entre St-Michel-de-B. et l'entrée Est de Condat, que sur le tronçon aménagé de la RD96.

Les chasseurs expriment leurs inquiétudes pour la sécurité : tant pour le gibier que pour les véhicules, du fait de l'augmentation du trafic.

D'autres font remarquer la dangerosité pour les personnes âgées

Si la RD96 doit être aménagée, certains préconisent de faire des aménagements plus en douceur : ne rectifier que certains virages, les plus délicats à aborder, ce qui aurait pour conséquence :

- de créer une route plus praticable, mais non droite ;
- par la même, de réduire la vitesse (moins accidentogène) ;
- de réduire le coût des travaux du T3.

Il est fait mention également des "problèmes entres camions, tracteurs, VL, randonneurs, vélos, chevaux... "

Une remarque attire l'attention sur le risque de mouvements de terrains qui peuvent être consécutifs aux travaux du T3

Questions de la commission d'enquête:

- Quelles réponses a le département par rapport à ces diverses inquiétudes des habitants?
- p 27 de l'étude d'impact il est mentionné des problématiques de stabilité et de sécurité, avec la présence de substrat marneux au droit de la vallée du vignon pouvant impliquer des aléas potentiels de glissement. Comment ceci sera gérer tant pendant qu'après les travaux ? Est-ce que les coûts spécifiques liés à ces terrains difficiles ont été pris en compte ?

3.13 Service public

De nombreuses observations relèvent un manque de cohérence sur les priorités, ou les besoins fondamentaux évoqués en termes d'utilité publique. De plus, un manque de considération est perceptible dans les observations portées.

Commentaires du public lors de l'enquête :

- Réaménagement des routes existantes et rail avec 50 à 70 M€.
- Quelle est l'utilité publique de cette route quand nous avons plus besoin de services publics (voies ferrées, écoles, routes, personnes âgées) ?
- Entretenez les routes. Consacrez cet argent aux services publics.
- On ferme des écoles ; on n'engage pas de nouveaux professeurs par manque de moyens mais on a 56 M€ pour une nouvelle route. L'éducation de nos enfants n'est-elle pas une priorité ?
- Le rail, les avantages fiscaux et la scolarité des enfants feront venir les médecins ou les entreprises, pas une route !
- Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.
- Ayant participé à la concertation de 2013 je constate que les arguments des nombreux opposants ne semblent pas avoir été pris en compte
- Ce n'est pas le manque de routes qui handicape le Lot. Le déficit d'infrastructures est réel, mais concerne les seules télécommunications : quand l'internet et le téléphone portable ne sont pas fonctionnels sur l'ensemble du territoire, comment prétendre à la modernité ?

- On s'étonne aussi que cette enquête ne s'adresse pas à toutes les communes concernées par le tracé (Les Quatre-Routes, Cazillac) : ne s'agirait-il pas d'une manœuvre destinée à diviser ?
- Atteinte aux intérêts publics : liaisons plus longues pour les secours vers l'hôpital de Brive, donc la T3 ne sera pas empruntée par les services de secours.

Questions de la commission d'enquête.

- Le cout du projet va absorber une partie importante du budget alors que les services publics diminuent .Cela n'est-il pas contradictoire surtout dans notre département. Afin de pouvoir nous rendre compte de la place du budget de ce projet dans la politique départementale générale de cohésion sociale et solidarité entre territoires, pourriez-vous nous fournir le Rapport sur la situation en matière de développement durable du dernier débat d'orientation budgétaire?
- Le public demande une clarification sur les priorités de service au bénéfice des habitants de la zone Nord du département. Quelle position pour la Voie d'Avenir ?

3.14 Solutions alternatives

Observations du public

Très nombreuses sont les personnes qui estiment :

- cette voie "inutile" car il leur paraît préférable, comme cela a été souvent évoqué dans les concertations de développer le transport par voie ferrée : voyageurs et fret
- que l'aménagement des voies existantes serait suffisant, sachant que des projets en Corrèze semblent se concrétiser: déviation de Brive Sud : Noailles, barreau Jugeals-Nazareth, amélioration sur la RD8 : liaison Turenne - Montplaisir
- le projet en contradiction avec le développement durable.
- qu'ils existent des solutions moins coûteuses financièrement et aussi dans tous les domaines: humains, environnement.....

Nombreuses sont les observations sur la volonté du PDG d'Andros de développer le fret avec à l'appui des extraits de journaux :

Tout ce qui pourra être transporté par train entre notre site et Brive représente des camions en moins sur les routes du Lot et de la Corrèze" affirme Frédéric GERVOSON. L'activation de cette ligne ferroviaire permettrait aux collectivités concernées d'aménager les routes existantes de Biars-sur-Cère vers le nord et vers l'autoroute, qui seraient essentiellement utilisées par des véhicules particuliers

Ils préconisent donc le développement de la voie ferrée et l'aménagement des voies existantes les plus courtes et fréquentées actuellement.

Questions de la commission d'enquête

- Ces questions ont été abordées durant les 2 concertations et paraissent pertinentes, cette alternative a-t-elle été étudiée de manière approfondie (cela n'apparaît pas dans le dossier ou seuls les 2 tracés sont comparés)?
- Quelles sont les raisons qui bloquent et/ou écartent ces alternatives?
- Dans le livre Blanc de la commission Européenne (Bruxelles 28/03/2011) il est dit "de recourir davantage à des modes de transport plus économiques en énergies" " en ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances >300 Kms, faire passer 30% du fret vers d'autres modes de transport tels que les chemins de fer ou la navigation d'ici 2030, et plus d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises." "En 2050, les émissions de CO₂ dues aux transports dépasseraient toujours d'1/3 leur niveau de 1990"

- Quelle est la position du département devant cette remarque ?
- Quelle est la politique du département concernant le transport ferroviaire?

3.15 Tourisme

Le tourisme est cité abondamment comme étant largement impacté directement ou indirectement par le Voie d'avenir. Le tourisme étant pour le nord du Lot un pilier important de son économie.

Commentaires du public lors de l'enquête :

- Cette route touristique va être un boulevard à camions qui vont tout polluer, sans parler du bruit qui entrainera des atteintes irréversibles au tourisme ce qui pourrait être évité par une amélioration du réseau existant.
- Notre industrie touristique pâtirait de ce tracé. Destruction de la face la plus pittoresque et la plus appréciée d'un point de vue touristique des abords de Martel. Le nord du Lot fonctionne beaucoup sur le tourisme et les résidents secondaires qui seraient choqués et abandonneraient cette région. Le tourisme constitue la ressource principale de l'économie régionale.
- A qui profite la réalisation du T3 ? Plus de mille personnes, par année, fréquentent nos lieux en arrivant à pied par les chemins de randonnées pédestres. Ce chiffre est en constante augmentation. L'économie de Martel et de ses environs dépend en grande partie du tourisme. Des centaines de personnes randonnent sur nos chemins, du ruisseau de Murlat à Escougnès en passant par la Croix Mathieu et reviennent sur Martel, à pied, à vélo, à cheval. Le réseau routier existant correspond à la vocation touristique de cette belle région et mériterait d'être valorisé en l'état pour attirer davantage de touristes.
- La RD 96 est qualifiée de « route pittoresque » sur la carte Michelin. Sur cette portion, plusieurs gîtes et campings sont à proximité. Il faut réduire l'impact de cette route sur ces installations touristiques.
- Pourquoi dévaster cette région si belle et ruiner une économie liée au tourisme ? Bien sûr, d'autres intérêts économiques existent, mais aussi d'autres solutions, plus respectueuses. Travaillons en humains responsables, à notre niveau, pour bâtir un projet qui valorise nos richesses, au lieu de faire le choix de la destruction.

Questions de la commission d'enquête.

- Le code de l'expropriation prévoit une indemnisation des exploitants agricoles. Qu'en est-il pour les exploitants des gîtes et campings ? L'étude d'impact ne mentionne aucune mesure compensatoire pour ces activités pourtant essentielles sur le territoire impacté.
- Le projet ne cite pas les compensations nécessaires à la continuité des activités liées au tourisme, comme la randonnée, le caractère pittoresque de la vallée.
- Les impacts du trafic et du bruit engendré par le projet sur l'activité touristique n'ont pas été abordés dans le dossier, comme de nombreux autres impacts « humains », ce qui est dommageable, car le public a eu l'impression qu'il s'agit d'un thème mineur par rapport aux études qui ont été réalisées pour le milieu naturel.

3.16 Trafic, trajet et accès

Commentaires du public pendant l'enquête :

Pour :

Les routes de Martel et de St. Denis n'ont jamais été prévues pour un trafic élevé de camions qui est insupportable. Le T3 permettra de résoudre ces problèmes.

Contre :

Le T3 rallonge le trajet pour rejoindre l'A20 et Brive de 5,5 km kilomètres par rapport au scénario au fil de l'eau (SFE) et rajoute le péage au coût du déplacement :

- « Ce trajet n'a pas de logique en termes de desserte du territoire : regagner l'A20 sur un demi-échangeur avec un rallongement de tracé : est-ce que c'est vraiment ingénieux ? Le détour engagé n'a pas d'attrait économique pour les acteurs locaux. »
- « Passer par Martel pour rejoindre Brive par l'A20 est illogique. Ce détour payant rallonge le trajet et ne résout pas la problématique. »
- « Le trafic le plus important se fait sur la D720. Pour améliorer la desserte de Bretenoux ? C'est en leurre : le PDG d'Andros est contre ce projet, et on n'a jamais vu des transporteurs empruntant un trajet plus long décidé par des élus. Aucun gain de vitesse n'est à espérer, on reste à 2 voies et si les virages vont être supprimés, ils seront remplacés par une limitation de vitesse à 70 km/h comme à Gramat. »
- « Si je devais aller de Biars à Brive, je ne passerais pas par Martel, cela rallonge le trajet alors que la route existe déjà. Et en plus, il faudrait payer le péage. »

Position de CauValDor

Le T3 devrait avoir un axe Souillac/St. Céré. La bretelle de liaison de Souillac à RD840 coûterait 4,5 M€.

Position ANDROS

La position de la société ANDROS n'a pas changé depuis les annonces faites dans la presse en 2013 sur lesquelles M. Gervauson, PDG de la société, faisait état de sa position contre le T3. Il entendait favoriser une mise en place de transport par voie ferrée pour une partie du trafic. Il estime que le tracé T3 est trop long et qu'il y a par l'aménagement des routes existantes deux possibilités de remonter vers le Nord.

Communiqué remis lors de l'entretien avec Mme Bourgeade & Mr. Delrieu, conseillers départementaux du canton de Martel :

Sans remettre en cause le choix précédemment fait de retenir le projet T3, les élus ont souhaité émettre une série d'observations sur certains points de ce projet qui leur apparaissent totalement inacceptables en l'état : le détail par commune est donné au chapitre 4 plus loin.

Questions de la commission d'enquête

- Le Code des transports précise à son article L1511-1 que « les choix relatifs aux infrastructures ... dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. » Or, il ressort des nombreux commentaires de l'enquête publique que cette efficacité ne soit plus du tout évidente pour le tracé T3.
Le chapitre « analyse des coûts collectifs et avantages induits pour la collectivité » montre que le projet permettra de gagner seulement 2'30" en temps de trajet par rapport au scénario au fil de l'eau, ce qui nous laisse perplexe.
- La situation actuelle du projet ne nécessite-t-elle pas une réflexion nouvelle ? Un passage par le Sud et l'utilisation de la voie ferrée par exemple.
- Les aménagements et modifications demandées par les élus sont-elles supportables et réalisables, financièrement et techniquement.
- La nécessité de modifier sensiblement le T3, ne remet-elle pas en cause le projet dans sa conception actuelle ?

4 Questions d'ordre particulier / localisées

Nota : les chiffres et numéros renvoient vers les différents registres sur lesquels ont été enregistrés les demandes : M pour Martel, C pour Condat, St pour Strenquels, E pour entretien individuel, puis le numéro d'enregistrement. Ces commentaires sont donnés en détail en annexe.

4.1 Martel

- **M179, José Santamarta, Maire et la majorité du conseil municipal de Martel** (entretien et lettre)
 - Les élus de la majorité souhaitent calmement que le T3 soit différé et suspendu pour permettre de réfléchir à une solution moins pharaonique et que le projet soit étudié de façon complète avec son coût réel. Ils reconnaissent la nécessité d'améliorer le réseau existant, mais demandent de ne pas engager des sommes colossales que les lotois devront payer toute leur vie.
- **E3, Communiqué remis lors de l'entretien avec Mme Bourgeade & Mr. Delrieu, conseillers départementaux du canton de Martel :**
 - A proximité de Taillefer, le tracé devra être adapté de manière à réduire les terrassements trop importants envisagés par le tracé proposé
 - Dans le prolongement de l'accès à la RD 840, des engagements devront être pris sur l'aménagement futur d'un barreau permettant de rejoindre la RD803 à la sortie ouest de Martel.
 - De même, il apparaît indispensable que l'étude d'un profond réaménagement de la RD803 entre Martel et Souillac soit menée immédiatement pour assurer sans retard une liaison efficace et indispensable au double échangeur de l'autoroute A20 à Souillac.
- **M190, Raphaël Daubet, Vice-Président CoValDaur**
 - L'impact du T3 est ici particulièrement sensible d'un point de vue environnemental et paysager. Je propose de réduire la vitesse dans la montée de Taillefer à 70 km/h afin d'adapter le tracé, notamment les courbures pour coller le plus possible à l'emprise existante et éviter des terrassements très impactants, ainsi que pour tenir compte de la proximité des maisons. Je rappelle que le PLU de Martel est en cours de révision allégée et qu'il est impératif de faire converger les enjeux de cette révisions avec ceux du tracé du T3.
 - Néanmoins un tel projet structurant doit être apprécié à l'échelle du bassin de vie ainsi qu'à celle de tout l'Ouest de CoValDor, car le tracé amène à appréhender la perspective du contournement de Martel, afin d'aller chercher à la jonction avec la route de Souillac. Je préconise donc que le projet étudie et prenne en compte cette perspective de travail dans sa justification. L'emplacement réservé n° 9 doit être conservé en l'état, ce qui est conforme aux enjeux identifiés par le SCOT en préparation, concernant le désenclavement Est-Ouest de l'accès facilité à l'A20. Il faut de plus tenir compte du développement de la zone d'activité Ouest de Martel qui nécessitera une desserte routière suffisante.
- **Lettre M189 de Mme. Pinsac à Autoire :** Propriétaire de terrains au niveau du rondpoint de la 840 avec maison, il y a une source sur le chemin des Gauthies qui sert à l'alimentation de la ferme. Je suis totalement opposée à ce projet. S'il aboutit malheureusement, je demande des protections antibruit à ce niveau.
- **Lettre M125 de M. Pinsac à Atiliac** (terrains sur Condat ?) : Je demande la création d'un quai de chargement sur mon exploitation qui serait moins coûteux et qui aurait également moins d'emprise sur le terrain agricole que la création d'un tunnel et de deux voies d'accès de part et d'autre de la route. Une fontaine qui alimente une réserve de 20m³ se trouve sur l'axe même de la route. Une fontaine équivalente se trouve sur le versant d'en face et pourrait donc la remplacer. L'emprise de la route et la création du rond-point nécessitent beaucoup de surface. Je demande donc une indemnisation ou une contrepartie en surface. Les clôtures existantes devront être reconstruites.

4.2 Strenquels

- **E3 Entretien avec Mme Bourgeade & Mr. Delrieu, conseillers départementaux :**
 - Le tracé proposé traverse la commune de Strenquels dans sa partie nord, à proximité du bourg, du lieu-dit « La Tulle » et des hameaux de Friat et Paunac.
 - Sur le secteur qui va de la « pièce grande » à « La Tulle », l'activité agricole est extrêmement impactée et risque d'être fortement remise en cause par le tracé proposé alors que ce dernier peut parfaitement être déplacé plus au Nord. Ce déplacement est impératif et le tracé définitif devra être modifié en conséquence.
 - Le passage entre le château de la Tulle et son moulin n'est pas envisageable en l'état.
 - La suppression d'accès de voies communales entre Ripane et Paunac génère un préjudice important pour ces hameaux et leurs habitants. Il est indispensable de rétablir ces accès sans obliger à suivre des itinéraires de compensation beaucoup trop contraignants. De même des aménagements (passerelles ou boviducs) devront être réalisés pour permettre un franchissement sécurisé de la future voie par le bétail et le grand gibier.
 - Un projet bien avancé de nouvelle station d'épuration existe et concerne les communes des Quatre Routes du Lot, de Condat et de Strenquels. La parcelle retenue pour l'implantation de cette station est fortement impactée par le tracé. Deux options devront être étudiées : un léger déplacement de la voie future ou l'indemnisation financière du maître d'ouvrage de la station pour les surcoûts qu'imposerait un déplacement de celle-ci.
- **StC30 et C26 : Syndicat intercommunal d'assainissement de la Tourmente (lettre et délibération)**
 - Le comité syndical, après en avoir délibéré à l'unanimité,
 - o choisi le terrain A113 sur la commune de Strenquels pour la construction de la nouvelle station d'épuration,
 - o demande au conseil départemental de ramener l'axe de la future voie d'avenir (T3) sur l'axe de la route de La Peyrade.
- **M190, Raphaël Daubet, Vice-Président CoValDaur**
 - Le tracé suit l'emprise informelle reporté sur le zonage du PLUi. Il ne s'agit pas d'un emplacement réservé pour l'instant. Le T3 actuel passe au nord, en contrebas du plateau portant le bourg et les principaux hameaux, ce qui induit une proximité impactante pour le bourg, la tolérance acoustique a été jugée trop fort par l'AE. Je souhaite insister sur l'entame d'un îlot agricole des lieux-dits « La Grande Pièce » à « La Tulle » : l'emprise du tracé y semble logique étant donné l'impact sur le versant et les parcelles et la remise en cause total des exploitations. Je suis défavorable au tracé actuel et préconise un report vers le Nord de ce tracé, sur l'infrastructure routière existante (VC2).
 - Un projet de station d'épuration intercommunale, prévu dans le PLUi actuel, est remis en cause par le T3. Je souhaite que ce projet de STEP soit pris en compte.
 - Des inquiétudes fondées existent sur la suppression d'accès de voies communales entre Ripane et Paunac, avec des changements de flux dont l'impact local n'est pas bien apprécié. Il semble impératif de trouver un moyen de maintenir les accès existants.
 - On se demande comment le T3 va gérer le passage de la partie très étroite entre le château de la Tulle et son moulin : là encore, des imprécisions existent. De plus, le classement de la chapelle de la Maraden et l'impact économique sur la carrière ne sont pas non plus envisagés dans l'étude d'impact. Je demande que des précisions soient portées dans le dossier concernant tous ces points.
- **St C55, Conseil municipal de Strenquels, délibération**
 - Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, se prononce pour l'arrêt immédiat de ce projet, qui n'est pas pour lui, d'utilité publique et se réserve le droit de saisir le Tribunal Administratif.

Le Conseil Municipal, dans l'hypothèse où ce projet T3 lui est imposé, a fait part de ses remarques et des solutions au commissaire enquêteur le jeudi 26 Juin 2015.

- Pour ses suggestions, nous tenons malgré tout à démontrer l'inconsistance du projet, et les attentes minimum que l'on aurait pu prétendre :
- A-t-on prévu, que la seule parcelle non inondable où est prévu la station d'épuration concernant les communes de Strenquels, Condat et les Quatre Routes du Lot, assainissement indispensable verra l'aggravation de son coût, elle se situe sur le fuseau du T3?
- Le tracé aurait pu être décalé et jouté à la voie existante de La Peyrade, souvent une partie des terrains agricoles.
- A-t-on prévu le désenclavement de la propriété de M. BESSE aux Lissards, à côté de la parcelle prévue pour la station d'épuration?
- A-t-on prévu un rondpoint à la Borgne pour raccorder la voie d'avenir à la D96?
- le passage entre le moulin et le château de la Tulle est délicat, vu l'étude, cela est impossible, il faudrait impérativement désenclaver le château, en construisant un accès différent de celui prévu sur le côté de Cazillac.
- Aucun passage n'est prévu pour les bestiaux pour l'exploitation agricole du hameau, un passage sous-terrain serait indispensable.
- A-t-on prévu l'accès au moulin de Paunac, Friat et Ripane ? à cet effet, les voies communales n°10 et n°4 permettent de rejoindre Paunac, seulement l'insécurité sur ce secteur est criante, puisque ces voies sont étroites et fragiles.
- De même, aucune solution ne nous est proposée par la voie communale n°11 (dite de La Fontaine).
- A-t-on pensé à l'accès de la carrière?
- Nous n'avons vu aucune réflexion pour le passage de grands gibiers, la sécurité des automobilistes n'est pas prise en compte.
Ces remarques n'enlèvent en rien à notre détermination, que cette route pour camions n'est plus d'actualité.

- **St C164, Guy Gimel, Maire de Strenquels**

- Il est opposé au T3. Mais si le T3 doit se réaliser, il désire quelques modifications :
 - o principalement que la future route soit accolée aux routes existantes (de La Peyrade et la RD96) afin de ne pas détruire les parcelles agricoles produisant de la noix AOC dont M. RIGAL s'était montré très intéressé lors de la visite de la commune.
 - o le raccordement de la maison BESSE ;
 - o la station d'épuration (études bien avancées),
 - o le passage entre le château et la maison de la Tulle et problèmes de raccordement ;
 - o à Friat, prévoir un passage à bestiaux car la ferme encore en activité se retrouve coupée en 2 ;
 - o prévoir l'accès de Ripane à la route de Martel, à Turenne car rien n'a été prévu pour le croisement de Ripane à la D96 ;

- **Lettre St C146, GAEC des SEGOLS, Ripane à Strenquels :**

Ils ne peuvent accepter la suppression de la voie communale desservant le hameau de Ripane, d'autant plus que pour leur exploitation cela engendre des coûts supplémentaires pour se rendre sur une ferme en location sur la commune voisine de Cazillac car cela nécessite un détour important par des routes sur lesquelles aucun travaux d'aménagement (élargissement, consolidation...) n'est prévu actuellement pour recevoir les engins agricoles, camions de livraison.

- **Commentaire St R8, GAEC aux champs du Causse (Ripane - Strenquels) :**

Les parcelles 263 et 486 à La Tulle section A, d'une superficie exploitée de 1,57 hectare vont leur être supprimés, de même pour la parcelle 244, commune des Quatre-Routes, section AH d'une superficie exploitée de 0,3 hectare (s'il y a déplacement du T3). Ils demandent au CG46 de :

- leur retrouver la même superficie (1,87 hectare) dans un secteur proche de l'exploitation (maximum 2 km) ;
 - qu'un accès soit réalité pour pouvoir exploiter le peu de surface qu'il restera des parcelles concernées ;
 - que le T3, au lieudit La Peyrade, suive la route existante afin d'éviter les dégâts dans les noyeraies et d'épargner les parcelles agricoles.
- **St C31, StC159 et M183, Mme. Teilhard, Moulin de la Tulle :**
 - problèmes d'inondations : quand ses 2 vannes sont obstruées par un orage (branches, etc.) ou par une inondation, le niveau monte à tel point d'inonder le village de Friat. Problèmes avec les 2 trop-pleins de l'étang dans la cour côté D96. Elle demande à rencontrer quelqu'un.
 - Accès à l'habitation :
 - quel accès pour le moulin de La Tulle ? La création et le coût de celui-ci n'ont pas été étudiés
 - quelle sera la distance entre le talus de la future route à la porte pour l'accès au moulin ?
- **St C32 : M. Eric BATUT (Friat - Strenquels) ; propriétaire éleveur à Friat.**
 - Sur le tracé
 - dans sa partie en amont de Friat : il souhaiterait, afin de ne pas trop morceler les terrains, que le T3 reprenne le tracé de la route de Lapeyrade (existante) depuis son croisement avec la D11 jusqu'à celui avec la D96.
 - sur la partie en aval de Friat, il faudrait conserver l'accès sur le village de Ripane au niveau de l'emplacement de la fontaine.
 - Incidences professionnelles :
 - problèmes importants concernant le fonctionnement de son exploitation agricole car les terres qui la composent se situent de part et d'autre de l'axe routier. L'amplification du trafic (PL) va engendrer des difficultés :
 - le franchissement de la chaussée par les animaux pour se rendre d'un pâturage à l'autre va s'en trouver plus ardu et plus dangereux - idem pour le passage des engins agricoles. Il faudrait prévoir un passage hyper-sécurisé (type tunnel).
 - pour la sécurité routière, il serait souhaitable que les terrains soient clôturés de façon efficace le long des pâtures, côté chaussée.
 - Désagréments et nuisances :
 - incidence économique : le nouveau tracé entraînerait une diminution de la superficie de la propriété composée de terres consacrées au pâturage, mais aussi, et surtout, à la culture des noyers. Il s'en suivrait donc un manque à gagner et une perte économique conséquente.
 - pour nuisances sonores dues au roulement des véhicules, il demande que la nature et la qualité du revêtement de la chaussée permettent de l'atténuer.
- **St C39 : M. Pascal ARRESTIER (Ripane - Strenquels)**
 - Nuciculteur sur la commune de Strenquels avec 7,5 ha de vergers de noyers en zone AOC noix du Périgord dont 1,3 ha concernés par le T3 au lieu-dit La Borgne le long de la RD96 (parcelle n°A293) et 8 ha de prairie en fermage.
 - La parcelle A293, impactée par le T3, représente 15% du total des vergers qu'il exploite. La mécanisation de la récolte n'est pas simple à pratiquer du fait du parcellaire très morcelé et/ou pentu. Une parcelle comme celle-ci facilite l'exploitation par sa taille : la couper en 2 est un massacre.
 - Le chemin du lavoir reliant Ripane à Paunac en traversant la RD96 doit être maintenu car très utilisé par les personnes allant travailler sur l'Hôpital St-Jean, Cressensac ou Martel, ainsi que par certains agriculteurs qui exploitent des parcelles sur Ripane et Paunac.
- **St C48 M. POMMIER (La Tulle - Strenquels), Propriétaire du Château de La Tulle.**
 - Problème de l'accès au château dans le cadre du projet T3, le plan ne représentant que l'accès à la ferme de La Tulle et non au château, 2 résidences pourtant distinctes.

- **St C49 : M. et Mme Michèle et Hervé JARRIGE (Les Issartoux - Strenquels).**
 - Problèmes à Ripane, et au niveau du château de La Tulle. Ils considèrent qu'un mur antibruit ne palliera pas les nuisances sonores.
 - Problèmes hydrauliques : très fortes inondations ponctuelles aux: village de Friat, croisement de La Borgne, moulin de La Tulle (accès par l'arrière impraticable si inondations), plaine de La Peyrade à Condat, accès au moulin de La Tulle, route à élargir chez Mme NICOLAS au moulin de Paunac

- **St C146 : GAEC des SEGOLS Ripane - Strenquels 3 signatures**
 - Le T3 dégrade considérablement leurs parcelles dans le secteur de la Peyrade jusqu'au village de Friat, zone plantée en partie en noyers (AOC).
 - Lors de l'établissement du PLUi ils ont demandé de préserver au maximum les terres agricoles et maintenant le tracé passe au milieu.
 - Ils trouvent qu'il serait plus logique qu'il soit parallèle et accolé à la route communale de la Peyrade ainsi qu'à la RD 96 jusqu'à Friat pour un moindre impact sur leurs vergers
 - Ils ne peuvent accepter la suppression de la voie communale desservant le hameau de Ripane, d'autant plus que pour leur exploitation cela engendre des coûts supplémentaires pour se rendre sur une ferme en location sur la commune voisine de Cazillac car cela nécessite un détour important par des routes sur lesquelles aucun travaux d'aménagement (élargissement, consolidation...) n'est prévu actuellement pour recevoir les engins agricoles, camions de livraison.
 - Ils espèrent que leurs requêtes seront prises en considération, qu'il y va de la survie de leurs exploitations agricoles.

- **St C172 : Mme Odette ARRESTIER (Ripane - Strenquels) :**
 - sur le parcours de la D96, après le village de Friat, se trouve un croisement, à droite vers le moulin de Paunac. En face à gauche, une route, très fréquentée qui monte au village de Ripane. A 200 m du départ se trouve une fontaine, avec un beau lavoir, qui ne tarit jamais, elle a alimenté les Quatre-Routes pendant plus de 100 ans. Il est impératif d'y avoir accès.

- **St R6 : Mme Marie-Françoise BATUT (Friat - Strenquels) :**
 - Habitante et propriétaire d'une maison à Friat, elle trouve que le T3 sera très proche du village et s'inquiète des nuisances qui en découleront : bruit, pollutions... Elle se demande comment sera prévu l'accès au village de Friat, ainsi que de Paunac.

- **St R7 : M. et Mme Laurent et Sophie BREIL (Ripane - Strenquels) :**
 - Ils ne veulent pas la suppression de la route de la Fontaine qui relie le village de Ripane à la route de Martel. Ils pensent qu'aucun accès n'est prévu dans le projet. Cette route est indispensable pour le village de Ripane, car la route principale est en mauvais état et instable. Si la route de La Fontaine devait être supprimée, ils demanderaient la réouverture du chemin qui arrive à Friat en remplacement.
 - éclaircir l'accès à la carrière.

4.3 Condat

- **E3, Entretien avec Mme Bourgeade & Mr. Delrieu, conseillers départementaux :**
 - Le tracé proposé contourne le bourg de Condat à l'Est et au Nord en impactant très fortement les habitations situées au Nord du bourg.
 - il est absolument indispensable d'éloigner du bourg la partie Nord de la voie projetée,
 - pour la partie Est, le hameau du Champ de Labrie est également très fortement impacté du fait de la proximité trop grande du tracé. Ce dernier doit, là aussi, être impérativement déplacé et éloigné du hameau.
- **M190, Raphaël Daubet, Vice-Président CoValDaur**
 - Le tracé suit l'emprise informelle reporté sur le zonage du PLUi. Il ne s'agit pas d'un emplacement réservé pour l'instant. Le T3 actuel contourne le bourg à l'Est et au Nord, ce qui induit une proximité très impactante pour les habitations du nord du bourg. Ce tracé doit être éloigné du bourg, afin de garantir le confort des riverains notamment concernant la tolérance acoustique jugée trop forte par l'AE. A l'Est, un rééquilibrage du tracé en position médiane entre le bourg et le hameau du Champ de Labrie est nécessaire afin de garantir au mieux le confort acoustique des riverains.
 - Un autre sujet porte sur la mauvaise prise en compte du programme de prévention des inondations du SMPVD qui vise à protéger le bourg. Une des actions fait l'objet d'un emplacement réservé dans le PLUi (ER19), mais l'impact du T3 sur cette action est majeur et n'a pas été suffisamment envisagé dans l'étude. Ainsi, il me semble nécessaire de compléter le projet de tracé par une expertise plus fine sur ce point. Cela permettra de respecter l'engagement pris par le SD46 dans le dossier de mise en compatibilité du PLUi qui relève d'une adaptation de l'ER19 au profit de l'ER86, sans remise en cause de la finalité de la réserve existante.
 - Enfin, nous relevons le manque de précision sur le traitement du tronçon routier entre St. Michel de Bannières et Condat : aucun aménagement n'est prévu pour traiter les accès à ce tronçon de voirie. Je souhaite que ces aspects soient pris en compte par le CD46 dans le cadre de la réalisation du T3, en termes de mesures d'accompagnement.
- **C22, Commune de Condat, motion du conseil municipal**

La commune de Condat et son conseil municipal continuent à penser que le tracé T2-1, plus direct vers le nord et le bassin de Brive, est la solution qui répond au mieux aux demandes des usagers. Pour cette raison, nous souhaitons qu'à minima, et en priorité, la route actuelle vers Brive (RD720 puis RD8 en Corrèze) soit améliorée, en particulier pour des aménagements permettant les déviations des bourgs. Nous demandons que la déviation de la commune respecte les demandes suivantes:

 - passage au plus loin de l'agglomération dans sa partie nord, soit une courbe qui passerait après le moulin de l'Aubuge (hors agglomération) ce qui permettrait de s'éloigner du lotissement Tournier, grâce à une courbe moins accentuée (et moins accidentogène) et de limiter les nuisances pour le bourg.
 - installation de deux ronds-points : 1. permettant de connecter les différentes routes (RD97, route des Escures ...) ; 2. Un au nord de la commune permettant de relier la route existante RD720, celui-ci pourrait être prévu pour une jonction à une déviation éventuelle de la commune des Quatre-Routes-du-Lot.
 - des aménagements (choix d'enrobé, mur végétalisé...) permettant de réduire les nuisances sonores et visuelles au niveau du bourg de Condat et à l'entrée de la commune dans sa partie sud (Bourzolles, les Carbonnières)
 - un passage piétons et vélos sous la nouvelle route, dans Condat (passage existant sous la route actuelle RD720)
 - la fermeture de l'entrée de notre bourg côté nord (sur la RD720 existante)
 - un bassin de rétention d'eaux pluviales pour protéger le bourg.

Ne pas tenir compte de nos remarques serait une insulte envers les Condalais.

- **C24 : M. et Mme Daniel GAGNEBE (Champs de l'Abri - Condat)**
 - Ils demeurent à 100 m de la prochaine voie, avec pour conséquences une nuisances sonore augmentée par le trafic et une dévaluation de leur bien.
- **C30 : M. Gilbert MOURET(Branceilles 19), propriétaire parcelle AE43 (noyers)**
 - Demande que sa parcelle ne soit pas plus impactée, sinon l'impact nécessiterait des aménagements (échange, vente, remembrement). Il demande une indemnisation en rapport avec la valeur actuelle et d'avenir de sa noyeraie.
- **C32 : M. VERGNE (Chauffour) ; M. BRUYERE (Chauffour) ; M. MOURIGAL (Branceilles), fermiers exploitants de prairies, ils demandent:**
 - des aménagements fonciers pour limiter les impacts négatifs par rapport à l'exploitation agricole
 - des chemins d'accès aux parcelles (La planque, la Ceped....)
 - plus d'ouvrages dans la zone inondable pour l'écoulement des eaux pluviales
- **O1- M. Pascal BRUYERE, Parcelle 284, Fermier exploitant prairie**
 - Servitude de passage pour tous les exploitants environnants.
- **O3 : Pierre-Henry MOURIGAL :**
 - Impacté sur 8 ha par la déviation de Vayrac. Demande des aménagements cohérents car zone très inondable, morcellement des parcelles, prévision de chemins d'accès direct (actuellement, accès depuis le bourg de Condat et à travers champs avec des servitudes). Il demande des indemnités cohérentes.
- **C 35 : M. Jean-Philippe VANUXEM, Gérant du camping "les chênes clairs" à Bourzole**
 - Concernant l'accès au camping modifié à partir du rond-point à l'entrée de Condat en venant de St-Michel, il souhaite attirer l'attention de la nécessité de prévoir le gabarit de passage pour les camions de transport de mobil homes en catégories 2 et 3 (jusqu'à 4,5m de large). A voir également le rayon de braquage et de passage dans les courbes et virages.
 - Peut-on prévoir une protection phonique sur la façade du camping en prolongement des habitations existantes situées de chaque côté du camping?
- **C46, M Jean BEYNET, Les Fraux à Condat :**
 - propriétaire des parcelles AI n° 212, 213 en indivision et n° 209 aux Chaps de l'abri. Il signale que ce projet imputera de dommages irrémédiables la parcelle 213 actuellement entourée de voiries et située à proximité immédiate du bourg sur une surface de 4 ha offrant de magnifiques possibilités pour l'extension du bourg.
- **C47 M et Mme Michel BARRE**
 - Directement concernés par la déviation de Condat (riverains obligés de traverser plusieurs fois par jour la D72, la maison et les dépendances étant construites de part et d'autre): aucune sécurité, vitesse excessive, dépassements dangereux....
- **C 53 : Mr Guy CHARAZAC, maire :**
 - Il s'étonne que le km de route séparant St Michel de Bannières et Condat ne fasse l'objet d'aucun aménagement alors que sa maison a une sortie directe sur la RD 720. Situation aggravée du fait de l'augmentation de la circulation.
 - Problème d'inondation de sa maison et garage lors des orages.
- **C 54 : Mme Christiane DELPY**
 - Demeure en bordure RD720. Cette route a été refaite plusieurs fois occasionnant une surélévation. Du coup, sa grange est inondée lorsqu'il pleut. Problèmes de pollution sonore (impossible de dormir les fenêtres ouvertes) et de l'air. Demande un mur anti-bruit et anti-pollution.

4.4 Saint-Denis-lès-Martel

- **M95 Conseil municipal de Saint-Denis-lès-Martel** (lettre et entretien)
 - Délibération du conseil municipal du 23/6/2015, prise à l'unanimité : avis favorable à la réalisation du T3, insiste sur la nécessité que le dossier ne prenne plus de retard et présente une liste avec un certain nombre de remarques :
 - Le tracé actuel de la RD803 n'est pas adapté au trafic intense actuel de PL. Dans la traversée du village, le pont qui traverse la voie SNCF est fortement endommagé et sa durabilité n'est pas garantie. Présence de virages difficiles à négocier par les PL qui, par mesure de sécurité, klaxonnent et provoquent des nuisances sonores pour les riverains

4.5 Les Quatre-Routes du Lot

- **Lettre C28 de M. Raymond RISSO, Maire de Les-Quatre-Routes-du-Lot** :
 - Le T3 franchira la RD32 ainsi que la voie ferrée. La commune des Quatre-Routes possède un camping situé à proximité de ce tracé. La T3 apportera nuisances sonores et dégradations de l'environnement immédiat. La commune envisage de demander des aménagements spécifiques et une compensation financière.

4.6 Autres

- **Lettre M 133, Mme. Josette Peuch à Cazillac** :
 - Je joins les photocopies émanant de la préfecture du Lot sur la création de la réserve faune/flore accordée par Mme la Préfète en date du 12 juin 2009, réserve reconduite tous les 5 ans et pour une durée de 100 ans. Je veux la conserver intacte.

5 Annexe : Détail des remarques

☞ Cf. les 5 fichiers joints à ce PV :

- Contributions des associations
- Contributions des élus et acteurs divers
- Contributions des particuliers sur Condat
- Contributions des particuliers sur Martel
- Contributions des particuliers sur Strenquels

Annexe 5 :

Tableau récapitulatif des contributions des associations

Contributions des associations (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
Condat	Turenne Environnement	judicieux	Nous vous demandons d'émettre un avis favorable, avec réserves, sur le projet de voie d'avenir T3	+
C 8	Turenne – Environnement		<p>Tenant compte</p> <ul style="list-style-type: none"> - des nouvelles directives de "mobilité durable" mettant en avant l'abandon de nouvelles structures de transport au profit de l'entretien et de l'amélioration des réalisations existantes et du développement du transport ferroviaire - de l'urgence de réaliser des voies plus commodes reliant Biars à l'A20 réclamées par les entrepreneurs, et cela par le plus court accès possible - de la nécessité des communes du nord du lot (habitants et entrepreneurs) d'avoir un accès amélioré à leur centre administratif départemental (Cahors) et régional (Toulouse) - du respect de l'environnement, des surfaces et des productions agricoles, et du patrimoine paysager et naturel qui sont une donnée majeure et une richesse dans ce territoire touristique sensible. <p>Demande d'émettre un avis favorable à la réalisation du tracé T3 en suggérant les réserves suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les efforts doivent être répartis sur l'ensemble du territoire en améliorant l'ensemble des dessertes en ne faisant pas supporter l'ensemble du trafic par une seule voie. <p>Il nous semble de bon sens d'améliorer par exemple depuis Biars l'accès à l'est de Brive par Lanteuil (D92) et vers Tulle, l'accès sud de Brive par Meyssac (D14 et D38) ou Turenne (D720 et D8) et à l'ouest et au nord de Brive par le T3 qui permet également d'améliorer l'accès sud au département par Martel et Souillac.</p> <p>Cette diversification des accès permet de répartir les nuisances, de minimiser les coûts et d'avoir des accès plus directs et plus ciblés aux différentes destinations.</p> <p>C'est ce que de nombreuses associations, dont Turenne Environnement ont appelé pendant toute cette procédure "les voies du bon sens".</p> <ul style="list-style-type: none"> - il faut par ailleurs que ce tracé T3 se traduise par une indispensable protection visuelle et acoustique efficace pour les riverains de la D96 et la protection paysagère du site de la vallée du Vignon et notamment du hameau de Friat avec l'impérieuse nécessité de rectifier les virages dangereux. <p>Nous vous proposons donc de mettre en place au plus vite ce projet T3, "le moins impactant pour l'environnement", d'après toutes les études réalisées pendant quatre années par des comités de suivi composé d'élus, d'administrations, d'entrepreneurs et d'associations qui se complètera, nous l'espérons par un contournement de Martel vers Brive et le nord d'une part, et vers Cahors et Toulouse au Sud via Souillac d'autre part.</p> <p>Ce dispositif nous semble de nature à accompagner le développement harmonieux de ces territoires sensibles dans le respect de sa diversité. Il servira à l'ensemble des citoyens et des acteurs de la vie économique et sociale et non pas uniquement à quelques entreprises. Au regard des sommes à investir, cela nous semble un aspect déterminant.</p>	Pour avec réserves
M196 (dossier en 3 exemplaires)	Collectif des associations contre le T3	<p>Environnement</p> <p>Rappel à la règle</p> <p>Cout</p> <p>Sécurité</p> <p>Patrimoine</p>	<p>Dossier d'environ 70 pages avec photos, avis et commentaires, extraits de presse, délibérations de conseils municipaux etc. Remis en 3 exemplaires (1 pour chaque membre de la commission d'enquête)</p> <p>Auteurs : Association de Sauvegarde et de Mise en Valeur de la Vallée de la Doue, du Vignon et de leurs Causses et Coteaux. Collectif Causse et Vallée, L'association Ensemble pour une Campagne d'Avenir, Le collectif Citoyen contre le Gaz de Schiste, La Confédération Paysanne du Lot</p> <p>Synthèse et extrait du dossier ci-après :</p> <p>Les recommandations du Guide Pratique de la phase administrative de l'expropriation à l'usage des collectivités territoriales et de leurs groupements édité par le Ministère de l'Intérieur en 2010 qui s'agissant de l'opportunité d'un projet, indiquent : « Avant de</p>	-

Contributions des associations (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
		Aménagement Tourisme Respect de la démocratie	<p>décider d'un nouveau projet, l'Administration doit examiner l'intérêt de la solution consistant à améliorer l'existant et à ne rien entreprendre de nouveau. »</p> <p>Dans ce dossier sont soulevées nos observations et nos questions sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les coûts annoncés du projet et nos interrogations sur son coût réel compte tenu de son tracé - quant au tracé lui-même, il ne résout pas le problème de la sécurité routière - l'impact sur l'environnement : les paysages, les terres agricoles et le patrimoine bâti - la réalité socio-économique qui, au-delà de la rentabilité hasardeuse de ce projet, montre un déni de réalité économique - problématique hydraulique des secteurs concernés de la plaine de Condat au village de Friat. <p>Cette brusque majoration du tracé Nord suscite nos interrogations. En effet, un dénommé Pierre Verdier est intervenu dans le chiffrage. Qui est Monsieur Verdier ? Nous sommes surpris de la déclaration du maire de Martel de l'époque en clôture de la séance du conseil municipal du 29 juillet 2013 « <i>qui tient publiquement à remercier Monsieur Pierre Verdier, présent dans la salle, pour avoir éclairé le bureau d'études et fait avancer l'étude sur le choix du tracé de la voie d'avenir et ce en faveur du tracé T3.</i></p> <p>Si on regarde attentivement le tracé T3 et le tracé de la RD96, on constate qu'à plus de 80% il s'agit d'une nouvelle route. La voie d'avenir est une route à deux voies de circulation et va être bordée par deux accotements. Nous aurons ainsi une plateforme routière d'environ 11m de large. Si la route se situe à 2m au-dessus du sol, son emprise totale va être de l'ordre d'une vingtaine de mètres. Si elle se situe à 5 m au-dessus du sol, nous allons être à une largeur de 30 m. On est très loin des affirmations des 7 m annoncés.</p> <p>Le projet T3 ne va pas pouvoir suivre la RD96 actuelle pour avoir une géométrie qui soit cohérente. La plaine de Condat est aussi inondable que la plaine des Quatre Routes. Les raccordements aux habitants (Moulin de la Tulle) correspondent à des travaux importants compte tenu des risques d'inondation et il a été oublié l'accès au Château de la Tulle. L'accès à Ripane par la route de la Fontaine serait supprimé ! C'est inenvisageable. L'accès au Moulin de Paunac implique une nouvelle route. Tout cela a t'il été pris en compte dans le coût du T3 ?</p> <p><u>Franchissement de la voie ferrée aux Prés du Seigneur</u> : le tracé projeté passe dans des parcelles de prairies elles-mêmes régulièrement inondées, retardant souvent la fenaison, annulant parfois les regains. Quelle hauteur de talus est prévue ? Sur quelle longueur ? Que fait-on des eaux prisonnières de cette cuvette. Cela a t'il été pris en compte dans le coût du T3 ?</p> <p><u>Accès au Moulin de la Tulle</u> : le projet prévoit un chemin d'accès au moulin de la Tulle depuis la route de Cazillac, ce qui suppose</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit un pont très long sur le Vignon, - soit un pont sur le Rionnet + un pont sur le Vignon + un pont sur le canal de fuite du moulin, - la construction d'une route en zone inondée à chaque crue annuelle et donc l'établissement d'un talus d'au moins 2 m de haut sur 180m de long, soit 1800m3 de remblais environ - l'achat des terrains nécessaires - un nouveau carrefour sur la route de Cazillac. Cela a t'il été pris en compte dans le coût du T3 ? <p><u>Accès à Ripane par la route de la Fontaine</u> : le projet prévoit la suppression du carrefour D96 - route du moulin de Paunac - route de Ripane. Ripane n'a plus d'accès à la route de Martel par son formidable raccourci (500m au lieu de 3 km - en tracteur agricole, voyez le temps perdu). Il est simplement inenvisageable de le supprimer. Il convient donc de l'étudier et de le chiffrer. Cela donnera déjà un carrefour supplémentaire et pour ceux qui souhaitent aller sur Paunac ou l'Hôpital St Jean à descendre prendre la route de Friat. Cela a t'il été pris en compte dans le coût du T3 ?</p>	

Contributions des associations (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
			<p><u>Aménagement de la RD720 à St Michel de Bannière</u> : ce projet est de 2,4 millions d'euros. Or, sur les panneaux du département on lit « Saint Michel de Bannières - Aménagement de la RD720 - 2014/2016 - 5,5 millions d'euros !!! On passe du simple à plus du double. Quel crédit accorder, dès lors, à l'estimation de 56 M€ indiqués. L'investissement public ne rime pas toujours avec croissance. Evaluer les projets : il est capital que les retombées des projets d'investissement soient évaluées avant qu'ils ne soient lancés.</p> <p><u>Une atteinte à l'environnement</u> Ce projet est dédié aux camions roulant au diesel. Il est polluant et dommageable pour la santé publique puisque 30% des gaz à effet de serre sont émis par le transport routier. La qualité de l'air dans la zone d'étude peut être qualifiée de bonne. En revanche, les pollutions et rejets engendrés par le T3 sont plus importants que le T2-1. L'avis de l'Autorité Environnementale conclut d'ailleurs que ce projet dit T3 manque de « lisibilité » en ce qui concerne les émissions de CO2, la circulation automobile, la consommation en carburants et les émissions des principaux polluants atmosphériques.</p> <p><u>Un déni de réalité économique</u> Le projet Lot-Corrèze Voie d'Avenir ne répond en rien au désenclavement du Nord du Lot. Le projet routier de désenclavement, dédié aux camions, remonte à plus de 20 ans. A l'époque, le tracé nord était logique pour rejoindre l'échangeur à Cressensac. Cela pouvait facilement se faire ; cela ne s'est pas fait. Aujourd'hui, on remet ce projet à l'ordre du jour mais il est sans intérêt, donc inutile. Pourquoi ? Aujourd'hui, le T3 qui passe dans le Lot uniquement serait la réponse au désenclavement alors que ce projet s'appelle « Lo-Corrèze Voie d'Avenir ». Aujourd'hui, le Lot se retrouve seul dans un projet coûteux qui n'a pas de sens. C'est un projet hasardeux. Les études ont montré que les seuils de rentabilité du T3 seraient tout juste atteints en 2060. Ce projet est un pis-aller parce qu'on a loupé l'occasion il y a 20 ans de réaliser un projet cohérent ; un pis-aller à beaucoup plus que les 56M€ annoncés et entièrement à la charge des contribuables lotois.</p> <p><u>Le tourisme : un moteur du développement économique du Lot</u> La RD96 est qualifiée de pittoresque sur la carte Michelin. Et on veut en faire la route des camions. Le projet T3 est une atteinte au patrimoine historique, culturel et gastronomique du Lot et une remise en question de la ruralité du département du Lot. Strenquels - Martel : sur un chemin de St. Jacques de Compostelle et le GR46. <u>Pourquoi pas des solutions plus raisonnables ?</u> Le réaménagement des routes existantes ne répondrait-il pas aux critères de sécurité et fluidité ? Ne pourrait-on pas étudier les moyens de développer le transport du fret dans le cadre d'une politique ferroviaire adaptée ? cela allégerait le nombre de camions sur les routes et ne justifierait plus le besoin d'un T3. Cela ne peut-il pas être, aujourd'hui, l'objet d'un réexamen de ce projet surtout en cette année de COP 21 tant vanté par le Président de la République.</p> <p><u>Le T3 et la problématique hydraulique</u> Plaines de Condat et des Quatre Routes inondables Qu'en est-il des ruisseaux du Carlat, de Strenquels, de la Roquette, de Ripane ? Qu'en est-il des vallées sèches ? Qu'en est-il de la RD96 au niveau du château de La Tulle fréquemment inondé ? Qu'en est-il du village du Friat dévasté par les inondations de l'été 93. Tout cela a t'il été pris en compte dans le coût du T3 ? Par gros orages, septembre 1993 et 14 août 1994, 160 à 200 mm d'eau en 3 heures sur le plateau de Ripane ont amené des torrents de boue et de rochers sur la route la coupant pendant toute la nuit et la matinée suivante, empêchant tout secours et causant de gros dégâts matériels notamment au revêtement de la RD 96, de la côte de Ripane et provoquant la destruction de la voirie dans Friat.</p>	

Contributions des associations (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
			<p>L'eau a redécouvert le fossé originel de la RD96, creusé par les ingénieurs du 19^{ème} et comblé dans les années 1980 pour élargir la chaussée et enterrer la ligne téléphonique... tous les matériaux emportés par le torrent ont échoué dans les prés au bord du Vignon.</p> <p><u>Les élus et les habitants du nord du Lot</u> A propos de la démocratie : Lors du vote du 25 octobre 2013, l'avis du Président du Conseil Général de l'époque a été suivi ; il disait : « on a peu de chance de faire le tracé Nord...Il faut aller vite....je vous invite à voter pour le T3...et en plus c'est le moins cher. »</p>	
P 1	Organisé par le collectif des associations	La Voie d'Avenir T3 n'a pas de sens	<p>Pétition version papier initiée par le collectif des associations contre le projet de Voie d'Avenir : 1063 signatures sur 72 feuilles On constate que diverses personnes ont signé plusieurs fois</p>	-
P 2	Organisé par le collectif des associations	La Voie d'Avenir T3 n'a pas de sens	<p>Pétition sur internet initiée par le collectif des associations contre le projet de Voie d'Avenir : 525 signatures, dont nombreux signataires anonymes On constate que de nombreuses personnes ayant signé la pétition papier ci-dessus ont également signé la pétition internet.</p>	
M219 (dossier)	JL Jarrige Friat pour l'Association de Sauvegarde et de Mise en Valeur de la Vallée de la Doue, du Vignon, de leurs Causses et Coteaux		<p>Dépose au nom de l'Association de Sauvegarde et de Mise en Valeur de la Vallée de la Doue, du Vignon, de leurs Causses et Coteaux un dossier qui comporte en partie les mêmes cartes et articles que le dossier précédent, et qui met clairement en évidence la position de l'association :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ce qui nous contestons : le choix du T3 ne correspond pas à l'objectif de désenclavement économique du Nord du Lot, car les CCI et les Chambres des Métiers Lot et Corrèze se sont exprimés pour le tracé Nord ; les critères socioéconomiques n'ont pas été épris suffisamment en considération ; le chiffrage du tracé nous semble aléatoire, car pour le T2-1, initialement de 80 M€ auquel on rajoute 35 M€ en avril 2013 « parce que l'on découvre soudainement que la plaine des Quatre-Routes est inondable alors que l'on fait des études depuis des années » (alors que la plaine de Condat est aussi inondable) ; pour aller vers le sud, compte tenu du fait que l'échangeur A20 à Gignac est à sens unique, pour rejoindre Souillac, il sera indispensable de réaliser le barreau à Martel : or, ce barreau n'est pas chiffré et ce sera un coût supplémentaire à rajouter au coût réel du T3. Le montant des travaux de soutènement sous le Carlat à Strenquels sont sous-estimés. L'argument de dire que le T3 reprend la plus grande partie du tracé de la D96 ne semble pas être la réalité. - Ce que nous proposons : Il ne s'agit pas de dire « on souhaite que cette « Voie d'avenir passe ailleurs » car ce n'est plus d'actualité. Le projet ne correspond pas du tout à l'objectif initial ni aux attentes des acteurs économiques. C'est un « pis-aller » lié au fait que l'on ne peut pas faire le T2-1, c'est un projet coûteux et surdimensionné. Ce projet a été voté par les CG19 et 46 : aujourd'hui, il est légal. Mais pour nous, il n'est pas légitime et nous le contestons. Nos nouveaux élus doivent maintenant reconsidérer ce projet qui correspond à un engagement pris il y a plus de 20 ans. Aujourd'hui des solutions plus raisonnables peuvent être trouvées en passant par le réaménagement des routes existantes et l'étude de moyens pour le développement du transport fret dans le cadre d'une politique ferroviaire adaptée. Les récentes décisions budgétaires prises au niveau de la région iraient elles en ce sens ? 	-

Contributions des associations (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
ST C 58	Christophe des LONG-CHAMPS, Président de l'Association pour la sauvegarde du patrimoine de Cazillac		<p>Lettre du 8/07/15 (5 pages)</p> <p>1) Le T3 pour qui? pourquoi? Il estime que : - le T3 ne correspond pas à un désenclavement (estime différence de chiffre des véhicules entre ceux comptabilisés par les officiels, et ceux des associations).</p> <p>- Le T3 ne répond pas à la question d'une "fuite" des camions par le nord (Beaulieu...) il remet dans un entonnoir les 2 flux St-Denis Turenne. Il estime qu'à Turenne, il n'y a pas de problème de camions, bien gérés par les nouveaux aménagements.</p> <p>- aucun VL des bassins de Vayrac.. n'emprunteront le T3 pour aller vers Brive ou la "zone ouest".</p> <p>- une moitié de déviation pour Martel ? car amputé d'un complément de projet vers la CD803, liaison de l'A20 vers Souillac.</p> <p>- une T3 à 3 voies ? pourquoi une voie de dépassement?</p> <p>2) Condat : Si la déviation est nécessaire, n'y a-t'il pas de solution vers l'Ouest - donc plus courte et moins chère?</p> <p>3) La sécurité? Problème entre camions, tracteurs, VL, randonneurs, vélos, chevaux ...</p> <p>4) Problème de coût : Appréciation sommaire des dépenses! Pour quel rendement? Pour quelle rentabilité?</p> <p>5) Impact paysager patrimonial : Impacts importants, travaux polluants et dégradants, la vallée du Vignon est une des rare à conserver en intégrité. Contradiction avec le "développement durable". Pourquoi avoir écarté le train? Le nord du Lot a besoin d'un entretien plus sérieux de tous ses axes routiers pour une meilleure diversité et un service public à tous. Il est temps de profiter d'une nouvelle mouture des territoires pour mieux comprendre l'articulation entre l'usager (et un service public local) et les grands flux économiques et touristiques. Il conclut en demandant de ne pas vider le territoire mais de l'équiper (services, hôpitaux...).</p>	-
C37	André Laumond, président de Condat Dans La Tourmente		<p>Cette association milite depuis 2008 pour une déviation de la commune de Condat et un tracé dans le fuseau nord. Elle a associé à ses propositions l'ensemble des industriels du bassin Biars/St-Céré, élus, transporteurs routiers, CCI du Lot et de la Corrèze, et syndicats représentatifs des employés.</p> <p>Une association "Accès-Cible" s'est formée en partenariat avec "Condat Dans La Tourmente" pour représenter plus spécifiquement la population du bassin de Biars et de St-Céré (7000 adhérents et sympathisants).</p> <p>Lors de la concertation une large majorité de personnes concernées s'est prononcée pour le fuseau nord. Ce projet concerne tant des camions que des véhicules de particuliers.(flux important dans les 2 sens Brive/ Biars)</p> <p>Ils demandent, au nom de leurs adhérents et sympathisants :</p> <p>1. une déviation de Condat plus éloignée du bourg 2. une amélioration de la route existante (Brive - St-Michel-de-Bannières)</p> <p>5 articles de presse sont joints :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1) article de La Montagne du 14/06/2015 par rapport au projet de déviation de Noailles (cf C22) - 2) article de La Dépêche Du Midi du 19/06/2010 stipulant que 200 élus sont favorables au fuseau nord - 3) article de La Montagne du 17/12/2009 "<i>La CCI [de Corrèze] est favorable au fuseau nord</i>" <p>Car plus rapide, plus direct, le moins onéreux et le plus cohérent en termes de connexion</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4) article d'Entreprendre n°164 de novembre/décembre 2011 "<i>Andros La locomotive de l'économie du nord du Lot</i>" : entretien de M. Frédéric GERVOSON, PDG de Andros : -5) article de La Montagne du 30/08/2008 "<i>Nous aider avant qu'il ne soit trop tard</i>" : tunnel Turenne avorté, désire barreau entre Jugeals-Nazareth et l'A20 en dessous de Noailles : "pour nous, ce barreau de raccordement serait de très loin la meilleure des solutions" dit-il >> coût 18M€ mais en 2008 au moins le triple. Le PDG d'Andros compte sur la Corrèze et Brive pour désenclaver Biars. 	

Contributions des associations (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
ST C 38	Fédération Département -ale des Chasseurs du Lot (FDC) Cahors	Impact cynégétique Compléter les mesures compensatoires avec des passages pour la grande faune	<p>Lettre du 08/07/2015 incluse dans brochure contenant d'autres documents Signée par M. André MANIE, Président ; M. Alain SCHMIT Société de chasse de Martel ; M. Olivier ROCHE Association des chasseurs et propriétaires de Strenquels.</p> <p>Ils estiment que dans le dossier certains aspects importants présentent des lacunes : - notamment sur la grande faune : la carte localisant les corridors de déplacement de la grande faune, qu'ils ont fourni, n'est pas présentée. - problèmes de collisions routières avec les espèces de la grande faune - aucun impact de l'activité cynégétique n'est pris en compte (risque de collision avec le grand gibier, et/ou les chiens de chasse)</p> <p>Demandent : - une meilleure prise en compte des passages à grande faune sur le tracé T3 et la mise en place d'ouvrage spécifiques grande faune : ils notent que 24 passages à faune sont positionnés sur le linéaire de la T3. Ces ouvrages de petite dimension ne peuvent satisfaire qu'aux seules espèces de la petite faune, aucun ouvrage ou mesure pour la grande faune ne sont à ce jour cartographiés. - des mesures d'engrillagements partielles pourraient être également envisagées notamment sur le secteur situé entre Taillefer et le moulin de Paunac. Sur cette portion la colline risque d'être rognée, créant un mur infranchissable pour la grande faune remontant du ruisseau, se trouvant ainsi piégé sur la route avec le risque de collision que cela pourrait engendrer. Ce secteur boisé correspond à une zone de passages importants de la grande faune.</p> <p>Sont joints : Annexe 1 : 1) Courrier du Prédésident du CG46 adressée à la FDC du Lot du 6/05/10 : communiqué d'une partie des 69 critères d'analyse pour le choix des tracés. Ils demandent à la Fédération de faire part de son avis sur l'impact relatif des différents tracés sur la grande faune. 2) Courrier de la FDC au Président du CG46 du 21/06/10 : envoient une carte cartographiant les corridors utilisés par les 3 espèces de la grande faune (chevreuil, sanglier, cerf). Une grande partie de ces corridors est d'orientation Nord-Sud, donc transversaux aux différents tracés envisagés. 3) Courrier de la FDC aux différents Présidents des structures de chasses des communes concernées du 1/07/10 leur donnant copie du courrier du CG46 pour qu'ils donnent leur avis. Annexe 2 : 1) Courrier du Bureau d'étude BIOTOP à M. Thierry GRIMAL, FDC du 5/03/12 (1 page) : demande d'information relative au projet VA dans le Lot. Demande des informations relatives aux milieux naturels, aux espèces animales et/ou végétales remarquables et/ou protégées, et aux corridors de déplacement des grands mammifères. 2) Courrier de la FDC à BIOTOP du 25/04/12 (1 page): ils joignent une copie des documents fournis au CG46 précédemment et déclarent ne pas avoir de données quant à la présence de milieux naturels, d'espèces animales et/ou végétales remarquables, ils conseillent de se rapprocher vers des organismes ad hoc. 3) Une carte localisation de l'aire d'étude : variante Nord 4) Une carte localisation de l'aire d'étude : variante Sud Annexe 3: - 1) Page 93 (A3) du rapport d'étude écologique BIOT OP du dossier de la DUP concernant les mammifères terrestres, dont la grande faune. Annexe 4 : - 1) Article de la Revue "Faune sauvage" n°979 Février 2008 concernant "collisions entre véhicules et ongulés sauvages : quel coût économique?" (5 pages) ; - 2) Rapport scientifique de 2009 de l'ONCFS (Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage) (1 page) "les collisions entre véhicules et ongulés sauvages" Annexe 5 : Page 35 de l'Etude d'impact du dossier de la DUP en soulignant la mise en place de passages à grande faune. Annexe 6 : Document BIOTOP "Mesures d'atténuations et de compensations - Variante 3" (volet milieux naturels, faune, flore de l'étude d'impact)</p>	

Contributions des associations (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
ST C147	Olivier ROCHE, président de l'Association des Chasseurs et Propriétaires de Strenquels	Compléter les mesures compensatoires en construisant des passages pour grande faune	<p>Il porte à notre connaissance les dangers que vont rencontrer le petit gibier et les grands animaux au cours de leurs déplacements. Actuellement les animaux qui vivent sur les lieux dits Le Carlat, Friat et Ripane à Strenquels, ont pour se désaltérer, le seul réservoir d'eau naturel: le Vignon. Pour s'y rendre, ils traversent la RD 96. Cette route est bordée de bois, d'un côté une paroi à pic, de l'autre un vallon. La circulation est ralentie et réduite en raison de son tracé sinueux.</p> <p>Les quelques collisions, entre les véhicules et les grands animaux se soldent par des dégâts matériels et la mort de l'animal.</p> <p>Le tracé rectiligne de la nouvelle route à 2 voies à une vitesse de 90 km/h, qui reste" l'un des plus rapides pour rejoindre l'autoroute, entraînera une augmentation importante du nombre de véhicules, en particulier les poids lourds et par-delà la vitesse, un risque plus conséquent d'accrochages avec les grands animaux, qui pourraient se solder par une recrudescence d'accidents corporels graves voire mortels. Cette situation va s'aggraver en période de chasse, car les grands animaux sont chassés avec une meute de chiens. Les animaux levés, tracent tout droit pour s'échapper et périr vers les communes avoisinantes: Cazillac, Martel, voire Turenne en traversant la RD96 suivis par les chiens.</p> <p>Cette situation engendrera une menace encore plus importante de collisions avec les véhicules qui circuleront sur cette nouvelle voie. Lors des battues, en cas d'accidents avec les grands animaux, l'assurance de notre société de chasse garantit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les dégâts matériels (en septembre 2007, sur le RD 96 , un sanglier a renversé un cycliste qui a été hospitalisé plusieurs jours) - l'établissement d'un constat amiable avec le conducteur du véhicule (fait du 11/12/11 sur la RD 96 avec un chevreuil) <p>En cas d'accrochages plus graves, il s'interroge si leur structure de chasse pourra assurer et assumer toutes les responsabilités.</p> <p>Il demande donc, afin de prévenir tous les incidents majeurs, la pose d'un grillage de protection de Friat à Taillefer, du côté de la paroi à pic (côté gauche de la voie en allant vers Martel) et la construction de passages aériens pour la faune sauvage.</p>	

Annexe 6 :

**Tableau récapitulatif des contributions
des élus et acteurs divers
et synthèse des entretiens individuels**

Contributions des élus, instances officielles et grands acteurs économiques (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
E1	Mr. José SANTAMAR TA , maire de Martel	projet non adapté passage sud Tourisme meilleure concertation	Entretien du samedi 18 juillet. « Je suis contre le tracé T3. Projet non achevé : pourquoi pas une déviation de Martel par le sud. Les Martelais ont rejeté le T3 lors des élections municipales de 2014. Ce projet ne correspond pas à la volonté de faire de Martel un site tourné vers le tourisme. Le barreau passerait près de la zone d'habitation. Favorable à une réflexion prenant en compte tout ce qui se dit en ce moment, chose qui n'a pas été faite jusqu'à présent. Le T3 arrive là par défaut. »	-
E2	Mr. Jean-Claude REQUIER, ancien maire de Martel et Sénateur	judicieux	Entretien « Je suis pour le T3. Il y a 20 ans, le Conseil Général a voté pour un passage par Turenne. Mrs Chastagnol et Requier avaient voté pour Souillac. Puis il y eut la volonté de choisir d'autres tracés. Après l'abandon de Turenne (tunnel), on arriva au T2 et T3. Finalement, le Conseil Général a choisi le T3 en fonction de son impact écologique et de son coût, mais dommageable d'un point de vue humain. » Mr. Requier pense qu'un barreau qui relierait la D840 à la D803 présenterait 3 avantages : liaison facilitée, accès à l'autoroute et moyen de désenclaver Martel en supprimant le passage des camions. Le 1 ^{er} projet n'avait pas de sortie Cressensac. Il a fallu batailler pour obtenir le demi-échangeur. Vers 1960/1970, un projet de contournement de Martel par Dalou et utilisation de la voie ferrée entre Saint Esprit et la gare de Meyrangle a vu le jour mais les commerçants n'étaient pas tous d'accord. Dans l'optique d'un axe Brive-Méditerranée, des terrains avaient été gelés. Elle a été levée suite à l'abandon du projet et les terrains ont été supprimés des documents d'urbanisme de 2000/2007 ou 2008. Dans les années 1990, il y avait eu l'idée de supprimer la côte des Mathieux en partant de Vayrac et en construisant un viaduc mais la population de Saint Denis s'y est opposée. Actuellement, des terrains sont « gelés » à Dalou par le Conseil Général. Avantage du T3 : possibilité d'effectuer les travaux par étapes.	+
E3	Mme Bourgeade & Mr. Delrieu Conseillers départementaux, canton de Martel	judicieux nécessite des aménagements importants sur Condat, Strenquels Aménagements sur Martel	Entretien du mercredi 15 juillet 2015 Madame Bourgeade estime que ce projet doit se réaliser. Une réunion d'élus locaux s'est tenue en mairie de Martel le 6 juillet à l'initiative de Mme Fournier-Bourgeade et de Mr. Delrieu, conseillers départementaux qui ont rédigé un communiqué repris ci-dessous dans ses grandes lignes : Sans remettre en cause le choix précédemment fait de retenir le projet T3, les élus ont souhaité émettre une série d'observations sur certains points de ce projet qui leur apparaissent totalement inacceptables en l'état. Les élus s'étonnent de l'absence de prise en compte du tronçon de la RD 720 reliant la commune de Saint Michel de Bannières à celle de Condat. Aucun traitement n'est envisagé sur cette partie alors que les aménagements réalisés à St Michel et ceux prévus à Condat seront de nature à modifier le fonctionnement général de cette voirie. En parallèle de la création de la voie d'avenir, des aménagements importants devraient être réalisés sur la RD720 puis la RD8 entre les Quatre Routes du Lot et Brive la Gaillarde. Les élus rappellent que lors du choix du tracé par les deux conseils généraux du Lot et de la Corrèze, des engagements avaient été pris sur ce point. Commune de CONDAT Le tracé proposé contourne le bourg de Condat à en impactant très fortement les habitations situées au Nord du bourg. - il est absolument indispensable d'éloigner du bourg la partie Nord de la voie projetée. - pour la partie Est, le hameau du Champ de Labrie est également très fortement impacté du fait de la proximité trop grande du tracé. Ce dernier doit, là aussi, être impérativement déplacé et éloigné du hameau. Commune de STRENQUELS Le tracé proposé traverse la commune de Strenquels dans sa partie nord, à proximité du bourg, du lieu-dit « La Tulle » et des hameaux de Friat et Paunac. - Sur le secteur qui va de la « pièce grande » à « La Tulle », l'activité agricole est extrêmement impactée et risque d'être fortement remise en cause par le tracé proposé alors que ce dernier peut parfaitement être déplacé plus au Nord. Ce déplacement est impératif et le tracé définitif devra être modifié en conséquence.	+

Contributions des élus, instances officielles et grands acteurs économiques (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
			<p>Le passage entre le château de la Tulle et son moulin n'est pas envisageable en l'état. La suppression d'accès de voies communales entre Ripane et Paunac génère un préjudice important pour ces hameaux et leurs habitants. Il est indispensable de rétablir ces accès sans obliger à suivre des itinéraires de compensation beaucoup trop contraignants. De même des aménagements (passerelles ou boviducs) devront être réalisés pour permettre un franchissement sécurisé de la future voie par le bétail et le grand gibier. Un projet bien avancé de nouvelle station d'épuration existe et concerne les communes des Quatre Routes du Lot, de Condat et de Strenquels. La parcelle retenue pour l'implantation de cette station est fortement impactée par le tracé. Deux options devront être étudiées : un léger déplacement de la voie future ou l'indemnisation financière du maître d'ouvrage de la station pour les surcoûts qu'imposerait un déplacement de celle-ci.</p> <p>Commune de Martel Les impacts environnementaux et paysagers sont très importants et devront faire l'objet de toutes les mesures susceptibles de les réduire. A proximité de Taillefer, le tracé devra être adapté de manière à réduire les terrassements trop importants envisagés par le tracé proposé. Dans le prolongement de l'accès à la RD 840, des engagements devront être pris sur l'aménagement futur d'un barreau permettant de rejoindre la RD803 à la sortie ouest de Martel. De même, il apparaît indispensable que l'étude d'un profond réaménagement de la RD803 entre Martel et Souillac soit menée immédiatement pour assurer sans retard une liaison efficace et indispensable au double échangeur de l'autoroute A20 à Souillac.</p> <p>Ce communiqué est signé par : Christian Delrieu et Michèle Fournier-Bourgeade, Conseillers Départementaux du canton de Martel Georges Laboudie, Maire de Carennac ; Hugues du Pradel, Maire de Vayrac et Vice-Président de Cauvaldor Pierre Prangère, Maire de St Michel de Bannières et Vice-Président de Cauvaldor ; Guy Charazac, Maire de Condat Raymond Risso, Maire des Quatre Routes du Lot ; Jean-Claude Casagrande, Président du Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Tourmente ; Jean-Louis Pradel, Maire de Cazillac ; Habib Fenni, Maire de Sarrazac et Vice-Président de Cauvaldor ; Guy Floirac, Maire de Creysse. Guy Mispoulet, Maire de St. Denis lès Martel ; Raphaël Daubet, Maire de Floirac ; Jean-Luc Laborie, Maire de Cuzance</p> <p>Position de CauValDor (Communauté de communes) Le T3 devrait avoir un axe Souillac/St. Céré. La bretelle de liaison de Souillac à RD840 coûterait 4,5 M€. Economie d'intérêt régional</p> <p>Position des Conseillers Départementaux, canton de Martel Classement des routes d'intérêt économique. On pourrait être aidé par la région pour environ 200 km. La voie d'avenir en fait partie. Lors du dernier conseil départemental, la semaine dernière, l'unanimité s'est prononcée pour la voie d'avenir.</p>	
E4	Sté ANDROS	Voies existantes Voie ferrée Impact carbone et économique	<p><u>Entretien téléphonique du mercredi 22 juillet 2015.</u> La position de la société ANDROS n'a pas changé depuis les annonces faites dans la presse en 2013 sur lesquelles Monsieur Gervoson, PDG de la société, faisait état de sa position contre le T3. Il entendait favoriser une mise en place de ferroutage pour une partie du trafic. Il estimait que le tracé T3 est trop long et qu'il y a par l'aménagement des routes existantes deux possibilités de remonter vers le Nord. Mr. Gervoson a l'impression de ne pas être écouté et ne souhaite pas s'exprimer, aujourd'hui, mais il aura l'occasion de débattre de ce sujet avec Madame la Préfète lors d'une rencontre prévue en septembre.</p>	-

Contributions des élus, instances officielles et grands acteurs économiques (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
E5	Angèle Prévile (Conseillère départementale du canton de Cère et Ségala)	Nécessité d'une solution rapide aux problèmes de circulation	Entretien téléphonique du 15 juillet : La solution du T3 n'est pas optimale, mais ça fait tellement longtemps que les poids-lourds roulant entre le secteur de Biars-Bretenoux posent de réels problèmes de circulation, qu'il faut maintenant aller en avant et trouver une solution qui peut être mise en œuvre rapidement, ce qui est le cas pour le T3, car seul le département du Lot est finalement impliquée. Elle reconnaît qu'elle-même n'utilisera probablement pas le tracé T3 pour rejoindre l'A20 (trop long), mais que les PL pourront être obligés d'utiliser cette voie, ce qui permettra de dégager des passages aujourd'hui très encombrés, comme celui de la Côte des Mathieux. Les élus départementaux du canton de Cère et Ségala sont pour le T3 (<i>bien que M. Jean-Pierre Boucard n'a pas jugé utile de répondre à notre demande d'entretien</i>) et Mme. Prévile pense que la population et les entreprises attendent également une solution rapide.	+
E6	Ch. Roger Chambre d'agriculture	Impact sur l'agriculture, accessibilité des parcelles	Entretien téléphonique du 15 juillet : A ce stade des études, la chambre d'agriculture n'a pas à se prononcer pour ou contre le projet. Par contre, elle a organisée mi-juin une réunion avec les agriculteurs concernés par le projet T3, afin de leur demander de faire connaître par écrit leurs demandes, observations concernant le tracé et les difficultés éventuelles d'accès aux parcelles, de déplacements avec les tracteurs, d'impact sur les exploitations etc. La chambre d'agriculture est en train de préparer une contribution à l'enquête publique qui reprendra l'ensemble des doléances des agriculteurs : la lettre sera envoyée au siège de l'enquête. Nota : voir contribution ci-dessous.	/
E7	M. Collin garant des concertations		Entretien téléphonique du lundi 27 juillet 2015 La concertation a permis d'aborder et d'élargir la discussion. Elle a été positive, il estime que la phase de concertation a été appréciée. Le fret SNCF a été évoqué ainsi que l'aménagement des routes existantes (qui est important pour lui). Andros voulait une plateforme sur Brive avec un axe rapide reliant Biars et Brive. La T3 n'est peut-être pas vraiment la solution mais sur la voie + courte (T2-1), il y avait des problèmes de zones humides traversées et de grottes (+ au nord). Il aurait peut-être fallu renforcer les études de la solution "améliorer les voies existantes". Le fret très vite n'a pas été la solution retenue et n'a pas étudiée longtemps. Le tunnel de Turenne posait un problème d'impact négatif sur le site. Le barreau de Jugeals -Nazareth à priori n'a pas été évoqué pendant les concertations. Pour la CCI Brive une voie rapide, par rapport à l'aéroport et la zone d'activité prévue était un atout intéressant. Le T3 est plus simple pour le Lot. La Corrèze envisageait la fin du contournement de Brive Est.	/
E8	M. Launay Député		Entretien du 13/07/15 Il estime que le T3 est le tracé le moins impactant bien que les impacts paysagers et environnementaux restent encore importants. Le bas de la plaine après le contournement de Condat, souvent sujet à inondations est une zone compliquée à gérer. Fret ferroviaire: il n'y a qu'une seule voie, il y a des travaux spécifiques du fait du poids et la gestion n'est pas aisée car la ligne Brive Aurillac traverse différents territoires. Le T3 résout surtout le problème de la côte des Mathieux. En parallèle, le Conseil départemental s'est engagé aussi sur le désenclavement numérique avec un schéma directeur, c'est un engagement financier important.	/
E9	M. Verdier Conseiller municipal de Martel		Entretien du 13/07/15 Concernant la réunion d'information et d'échanges du 30/07/15, il regrette qu'il n'y ait pas eu débat. Sur le <u>coût</u> : En charge de grands projets d'aménagements pendant toute sa carrière, il sait que souvent, quand les chantiers sont terminés, ils coûtent plus cher que le coût estimé au départ. Sur l' <u>utilité publique</u> : certes la voie d'avenir entraînera des nuisances mais l'utilité publique c'est l'intérêt général ! 300 à 400 camions passent par jour par Martel. 1000 personnes y habitent, 300/400 élèves en bordure de cette route. Toutes ces personnes subissent des pollutions et nuisances. Le barreau de Dalon est inscrit dans le PLU depuis longtemps. Dès qu'il sera fait, tous les camions venant du sud ne passeront plus par Martel. Ce projet ne fait pas partie du projet voie d'avenir, mais il viendrait en complément. Et	+

Contributions des élus, instances officielles et grands acteurs économiques (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
			<p>pour le chef-lieu de Martel, ce sera beaucoup moins de nuisances.</p> <p>Il trouve que l'adoucissement des virages de la D96 excessif. Il serait peut-être préférable de rectifier les virages de manière plus adoucie. Le compromis existe mais en prenant plus compte des caractéristiques de la vallée du Vignon et en réduisant les atteintes à l'environnement. Cela pourrait être possible avec par exemple un référentiel de 70km/h pour la RD96.</p> <p><u>Par rapport au fret ferroviaire</u></p> <p>A l'initiative de l'autoroute de ferroutage entre Le Boulou et Luxembourg (qui a vu le jour car cet axe comptait 12 000 camions par jour), a travaillé sur l'autoroute ferroviaire Atlantique : Cela nécessite l'aménagement de plateforme particulière qui coutent 30 M€ Pour que le ferroutage soit rentable il faut qu'une ligne fasse mini 500 Km, et qu'il y ait plusieurs milliers de camions par jour. Un train peut porter 30 camions. A Bretenoux, il n'en part que quelques dizaines par jour. En France, il n'existe que 2 plateformes de ferroutage. Le ferroutage c'est une autre dimension, et ici c'est totalement impossible.</p> <p>Il existe néanmoins d'autres possibilités, comme les marchandises directement dans le train. Le fret s'effectue essentiellement comme cela. Mais en France, il n'arrête pas de décliner : en 2000 il avait un fret de 55 GTK en 2015 seulement 35 GTK aujourd'hui</p> <p>La SNCF ne veut plus effectuer de transport de diversifiés (x entreprises avec x marchandises) trop cher en gestion et entretien, représentant des pertes énormes pour la SNCF.</p> <p>Or maintenant les petites gares de triage n'existent plus. cf la circulaire de mai 2007 par rapport au projet d'Etat et environnement</p> <p>Il est un partisan du ferroviaire, mais dans certains cas, il n'est pas compétitif. A cause de Bruxelles, l'Etat peut investir mais le principe européen interdit les subventions. La route devient donc beaucoup plus compétitive, et c'est pour cela qu'elle a évincé le rail. Andros fonctionne avec des palettes de marchandises, ce qui représente beaucoup de manutention et un fort coût, mais qui sont acheminées par des camions car très bon marché vu que le carburant actuellement n'est pas cher.</p> <p>Un peu de rail c'est possible, mais il est pour le T3 car le bassin économique concerné est très enclavé. Sa crainte énorme est qu'un jour Andros s'en aille pour diverses raisons, et aussi du fait de cet enclavement.</p> <p>Le risque si il n'y a pas de voie d'avenir est donc que le bassin décline : risque de délocalisation et risque d'absence d'attractivité pour les entreprises nouvelles. Or dans l'évaluation économique du projet, les problèmes de risques sur l'emploi ne sont pas pris en compte. Il rappelle que les lignes SNCF à usage réduit fonctionnent au diésel car il n'y a pas de lignes électrifiées dans le département, que la commune de Condat et Andros étaient pour la T2-1.</p> <p>Mais conclut que la question aujourd'hui c'est : le T3 ou rien.</p>	
M95 (lettre)	Conseil municipal de Saint-Denis-Lès-Martel	Trafic, sécurité, bruit	<p>Délibération du conseil municipal du 23/6/2015, prise à l'unanimité : avis favorable à la réalisation du T3, insiste sur la nécessité que le dossier ne prenne plus de retard et présente une liste avec un certain nombre de remarques :</p> <p>Le tracé de la RD803 n'est pas adapté au trafic intense actuel de PL. Dans la traversée du village, le pont qui traverse la voie SNCF est fortement endommagé et sa durabilité n'est pas garantie. Présence de virages difficiles à négocier par les PL qui, par mesure de sécurité, klaxonnent et provoquent des nuisances sonores pour les riverains.</p> <p>Un témoignage photo sur 3 pages est joint pour évoquer les difficultés que rencontre la commune, ainsi que le détail des résultats d'une campagne de mesures de vitesses du 12 au 25 mars 2015 qui montre que les VL ne respectent pas la limite de 50 km/h (les PL globalement oui) et que les PL représentent environ 10 % de trafic global, soit pour les jours ouvrés en moyenne 139 PL dans le sens Martel – Vayrac et 125 PL dans l'autre sens.</p>	+

Contributions des élus, instances officielles et grands acteurs économiques (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
M179 (lettre)	M. le Maire et la majorité du conseil municipal de Martel		Les élus de la majorité du conseil municipal (15 sur 19) ont bien compris la nécessité de désenclaver le Nord du Lot, et ne sont pas comme certains le répandent, « des écolos agitateurs », mais des élus responsables. Le dernier Conseil Général a voté pour le T3 avec plus de la moitié des votants qui ne savent pas où se trouve ce tracé. De plus, plus de la moitié des habitants de Martel et bon nombre de résidents secondaires étaient opposés à ce tracé. D'ailleurs, ce tracé fut choisi au final car la Corrèze et des associations environnementales ne voulaient pas entendre parler du T2-1. Je précise que notre liste municipale élue en mars 2014 était contre le T3. La démocratie aurait à y gagner sur le tracé était reçu. Lorsqu'on connaît la région, on ne comprend pas pourquoi le tracé logique (nord) – n'a pas été choisi. On a préféré un tracé couteux, sous-évalué, destructeur et incohérent, dont le coût de 55 M€ sera entièrement à la charge des Lotois ; enfin, les travaux annexes nécessaires comme « le barreau » par Dalou n'ont pas été intégré dans le coût final, comme d'ailleurs la route de Martel Souillac à rénover. Et que dire des PL qui continueront à utiliser la 840 via Gramat, traversant Martel et Montvalent malgré les panneaux d'interdiction ? Le Maire de Martel est très en colère de voir qu'une ville qui fait partie des Grands Sites Midi Pyrénées, soit défigurée par une route traversant des paysages magnifiques ; de voir de veille noyeraies détruites pour laisser la place au bitume ; de voir que de nombreux élus que le T3 n'impact pas se permettent de donner des leçons à ceux qui auront à subir les nuisances ; de voir que les personnes qui ont « éclairé » le bureau d'études se permettent de mener des campagnes d'une rare violence pour ce T3. Les élus de la majorité souhaitent calmement que le T3 soit différé et suspendu pour permettre de réfléchir à une solution moins pharaonique et que le projet soit étudié de façon complète avec son coût réel. Ils reconnaissent la nécessité d'améliorer le réseau existant, mais demandent de ne pas engager des sommes colossales que les lotois devront payer toute leur vie.	-
M 137	Chambre d'Agriculture du Lot, qui représente les agriculteurs concernés	Environnement Aménagement complémentaire Protection Label	<p>Au sujet du tracé T3, voici nos observations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 17 exploitations concernées (28 actifs) pour 102 ha impactés dont 21 ha en plan d'épandage et 18 ha en vergers - 1 stabulation à détruire, - 2 exploitations divisées, - 5 exploitations déstructurées - 4 avec des difficultés IMPORTANTES pour la traversée de l'axe - Age moyen : 43 ans et 4 jeunes agriculteurs - 13 exploitations sur 17 engagées dans les Signes Officiels de Qualité. <p>Le fuseau proposé impactera l'agriculture des communes traversées. Plusieurs vergers seront impactés directement par l'emprise de la nouvelle voie ou de ses accès : cela va se traduire par des conséquences préjudiciables sur le niveau de revenu de plusieurs de ces exploitations. Par ailleurs de nombreuses exploitations d'élevage vont subir les effets négatifs de ce nouveau tracé sur leur fonctionnement : passage d'animaux, d'engins et nuisances nouvelles causées par la fréquentation renforcée de cette route. L'exploitation des noyeraies restantes sera impossible.</p> <p>Nous demandons donc le reprofilage de la future voie sur la route existante de la « peyrade » jusqu'à son croisement avec la RD 96 (Les Quatre Routes - Martel). L'emprise foncière sera ainsi moins importante afin de limiter l'impact sur les noyeraies notamment en préservant la majeure partie de vallée exploitable.</p> <p>La route de la fontaine reliant le hameau de « Ripane » à la route de Martel apparaît comme indispensable au fonctionnement de ce village. Il est impératif de préserver une voie permettant d'exploiter des parcelles situées de chaque côté de la future voie.</p> <p>L'aménagement de plusieurs « boviducs » ou la création de quais de chargement apparaît indispensable au maintien de la fonctionnalité des exploitations d'élevage.</p> <p>La préservation de la ressource en eau existante (fontaine, réserve naturelle) doit également être prise en compte.</p> <p>Il est également primordial de prévoir la pose de clôtures efficaces le long de la nouvelle chaussée pour le pâturage des animaux. Cette enquête publique porte aussi sur la mise en compatibilité du PLU de Martel et du PLUI Haut Quercy Dordogne avec ce projet d'infrastructure routier. A ce titre, nous souhaitons insister sur la limitation de la consommation des terres agricoles exigée par les règles législatives (lois Grenelle, loi Alur) lors de l'élaboration de documents de planification. A notre avis, cet objectif de préservation du potentiel agricole doit être respecté dans le cadre de ce projet routier. Les enjeux liés à l'activité agricole sont donc majeurs : le maintien des productions labellisées ou engagées sous des Signes Officiels de Qualité.</p>	/
M190 (lettre)	Raphaël Daubet, Vice-		La communauté de communes est compétente depuis janvier 2015 pour l'élaboration et le suivi des documents d'urbanisme de son territoire. C'est à ce titre que le présent avis (élaboré en lien avec les maires des communes concernées par le T3) est donné. La grande quantité d'informations contenues dans le dossier d'enquête permet d'étayer l'ensemble des thèmes d'impact. Il a fait l'objet	+

Contributions des élus, instances officielles et grands acteurs économiques (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
	président CauValCor Communauté de communes	Impact acoustique Impact hydraulique Raccordement à la route existante Impact acoustique Impact agricole Impact sur projet d'intérêt général Suppression des accès des voies communales Réduction de la vitesse Contournement de Martel	<p>d'une concertation en 2010 et 2013. L'avis de l'Autorité environnementale est donné « satisfaisant » et assorti d'observations et de recommandations. Cet avis relève néanmoins des dépassements des seuils acoustiques réglementaires sur lesquels je souhaite revenir car cela a un impact important sur les riverains, impact qui paraît moins bien pris en compte que certains autres impacts.</p> <p>Sur le dossier de mise en compatibilité du PLUi et du PLU :</p> <p>Condat :</p> <p>Le tracé suit l'emprise informelle reporté sur le zonage du PLUi. Il ne s'agit pas d'un emplacement réservé pour l'instant. Le T3 actuel contourne le bourg à l'Est et au Nord, ce qui induit une proximité très impactante pour les habitations du nord du bourg. Ce tracé doit être éloigné du bourg, afin de garantir le confort des riverains notamment concernant la tolérance acoustique jugée trop forte par l'AE. A l'Est, un rééquilibrage du tracé en position médiane entre le bourg et le hameau du Champ de Labrie est nécessaire afin de garantir au mieux le confort acoustique des riverains.</p> <p>Un autre sujet porte sur la mauvaise prise en compte du programme de prévention des inondations du SMPVD qui vise à protéger le bourg. Une des actions fait l'objet d'un emplacement réservé dans le PLUi (ER19), mais l'impact du T3 sur cette action est majeur et n'a pas été suffisamment envisagé dans l'étude. Ainsi, il me semble nécessaire de compléter le projet de tracé par une expertise plus fine sur ce point. Cela permettra de respecter l'engagement pris par le SD46 dans le dossier de mise en compatibilité du PLUi qui relève d'une adaptation de l'ER19 au profit de l'ER86, sans remise en cause de la finalité de la réserve existante.</p> <p>Enfin, nous relevons le manque de précision sur le traitement du tronçon routier entre St. Michel de Bannières et Condat : aucun aménagement n'est prévu pour traiter les accès à ce tronçon de voirie. Je souhaite que ces aspects soient pris en compte par le CD46 dans le cadre de la réalisation du T3, en termes de mesures d'accompagnement.</p> <p>Strenquels :</p> <p>Le tracé suit l'emprise informelle reporté sur le zonage du PLUi. Il ne s'agit pas d'un emplacement réservé pour l'instant. Le T3 actuel passe au nord, en contrebas du plateau portant le bourg et les principaux hameaux, ce qui induit une proximité impactante pour le bourg, la tolérance acoustique a été jugée trop fort par l'AE. Je souhaite insister sur l'entame d'un îlot agricole des lieux-dits « La Grande Pièce » à « La Tulle » : l'emprise du tracé y semble logique étant donné l'impact sur le versant et la remise en cause total des exploitations. Je suis défavorable au tracé actuel et préconise un report vers le Nord de ce tracé, sur l'infrastructure routière existante (VC2).</p> <p>Un projet de station d'épuration intercommunale, prévu dans le PLUi actuel, est remis en cause par le T3. Je souhaite que ce projet de STEP soit pris en compte.</p> <p>Des inquiétudes fondées existent sur la suppression d'accès de voies communales entre Ripane et Paunac, avec des changements de flux dont l'impact local n'est pas bien apprécié. Il semble impératif de trouver un moyen de maintenir les accès existants. On se demande comment le T3 va gérer le passage de la partie très étroite entre le château de la Tulle et son moulin : là encore, des imprécisions existent. De plus, le classement de la chapelle de la Maraden et l'impact économique sur la carrière ne sont pas non plus envisagés dans l'étude d'impact. Je demande que des précisions soient portées dans le dossier concernant tous ces points.</p> <p>Martel :</p> <p>L'impact du T3 est ici particulièrement sensible d'un point de vue environnemental et paysager. Je propose de réduire la vitesse dans la montée de Taillefer à 70 km/h afin d'adapter le tracé, notamment les courbures pour coller le plus possible à l'emprise existante et éviter des terrassements très impactants, ainsi que pour tenir compte de la proximité des maisons. Je rappelle que le PLU de Martel est en cours de révision allégée et qu'il est impératif de faire converger les enjeux de cette révisions avec ceux du tracé du T3.</p> <p>Néanmoins un tel projet structurant doit être apprécié à l'échelle du bassin de vie ainsi qu'à celle de tout l'Ouest de CoValDor, car le tracé amène à appréhender la perspective du contournement de Martel, afin d'aller chercher à la jonction avec la route de Souillac. Je préconise donc que le projet étudie et prenne en compte cette perspective de travail dans sa justification. L'emplacement réservé n° 9 doit être conservé en l'état, ce qui est conforme aux enjeux identifiés par le SCOT en préparation, concernant le désenclavement Est-Ouest de l'accès facilité à l'A20. Il faut de plus tenir compte du développement de la zone d'activité Ouest de Martel qui nécessitera une desserte routière suffisante.</p>	
M218	E. Tabeau		Le projet T3 vient compromettre et déstabiliser l'activité comme l'équilibre économique d'un certain nombre de nos adhérents. Nous	-

Contributions des élus, instances officielles et grands acteurs économiques (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
(lettre et dossier)	Directeur du relais Lot Gîtes de France		nous permettons d'intervenir afin de vous sensibiliser sur les manques, nuisances occasionnés par ce projet. Il pourrait s'avérer irréversible pour l'équilibre de ce territoire et serait source de déstabilisation dans l'activité « d'hébergement touristique, de promotion locale et d'accueil chez l'habitant par l'habitant » qui concourent chaque jour à la valorisation d'un Tourisme Responsable et vertueux dans le Lot. Mme. Brigitte Sun (Taillefer bas) est l'exemple le plus flagrant, elle se trouve directement impactée par la proximité du tracé, c'est une perte considérable en terme d'activité, de patrimoine et d'énergies consacrés. Nos adhérents qui défendent un « autre tourisme » qui favorise la rencontre et le partage et qui fait vivre l'identité du territoire ont soulevé ces problématiques. Ils s'associent aux propositions alternatives d'aménagement des voies existantes, mais aussi du développement du transport ferroviaire, fret et passager. <i>En pièce jointe : le document concernant l'étude sur le poids socio-économique de Gîtes de France.</i>	
St O1	Thierry SOURZAT Carrière	Impact sur la carrière	Propriétaire de la carrière : Comment est prévu l'accès à la carrière ? Les travaux vont probablement rendre visible la carrière dans le paysage, alors qu'un écran végétal a été installé sur demande. Par rapport à son bureau/garage, sont-ils dans l'emprise de la future voie?	
St C30	Syndicat inter-communal d'assainissement de la Tourmente		Lettre du 29/06/15 (1 lettre d'1 page + 3 documents) Par courrier en date du 5/02/15 M. Jean-Claude CASAGRANDE, président du Syndicat intercommunal, attire l'attention du Conseil départemental sur la construction d'une nouvelle station d'épuration. En retour du courrier en date du 16/03/15, M. BLADINIÈRE indique que sur la parcelle concernée, il est possible, malgré le tracé de la voie d'avenir, de pouvoir aménager cette nouvelle station d'épuration. Il demande de prendre en compte cette requête et de ne pas modifier ou même de reculer le tracé afin de conserver sur cette parcelle le maximum de surface pour leur réalisation. Sont joints 3 documents : - 1) copie du courrier du 5/02/15 de M. J-C CASAGRANDE adressée à M. le Président du CG du Lot : M. CASAGRANDE stipule entre autre dans cette lettre que la station d'épuration pour les 3 communes - Les-Quatre-routes, Condat et Strenquels - d'une capacité équivalent 600 habitants, ne fonctionne plus d'une manière satisfaisante, elle se situe de plus en zone inondable. Il a donc été décidé de créer une nouvelle station d'épuration, plus importante et plus performante. La parcelle 113 section A sur la commune de Strenquels a été retenue pour ce projet. Cette parcelle est impactée par le tracé T3. La nouvelle station doit être réalisée dans un délai relativement court (2 ans maximum). - 2) copie du courrier du 16/03/15 du Président du département, signée par M. Serge BLADINIÈRE, Premier vice-président délégué, adressée à M. J-C CASAGRANDE : la réponse stipule entre autre : Les besoins superficiels pour le projet de station d'épuration est d'environ 7500m ² . Ce besoin serait compatible avec la surface laissée disponible par le projet de la voie d'avenir au sud de son tracé. Il propose de prendre contact avec les services en charge du projet routier pour voir en détail la compatibilité des 2 projets. - 3) le plan cadastral de la parcelle A113 à l'échelle 1/1000.	
C26	Syndicat intercommunal d'assainissement de la Tourmente		Extrait du registre des délibérations du comité syndical Séance du 7 Juillet 2015 Présents : CASAGRANDE Jean-Claude (Président) , CHARAZAC Guy, GIMEL Guy, MARCOZ Jacques, SIREYJOL David, RISSO Raymond. (Les six membres en exercice sont présents). Objet : choix du terrain pour la construction de la nouvelle station d'épuration et motion à l'enquête publique sur le tracé de la voie d'avenir (T3) Le président rappelle au comité syndical que le terrain A113 sur la commune de Strenquels semble le plus opportun pour construire la nouvelle station d'épuration. Le président rappelle que le projet de la nouvelle station d'épuration est impacté par le tracé de la voie d'avenir T3, et que le projet de la nouvelle station d'épuration étant primordial pour la population des trois communes de Condat, Les-Quatre-Routes et Strenquels, il serait souhaitable de ramener l'axe de la voie d'avenir (T3) sur l'axe de la route de La Peyrade, afin de laisser le plus de surface pour la construction des bassins nécessaires. Le comité syndical, après en avoir délibéré à l'unanimité, - choisi le terrain A113 sur la commune de Strenquels pour la construction de la nouvelle station d'épuration - demande au conseil départemental de ramener l'axe de la future voie d'avenir (T3) sur l'axe de la route de La Peyrade.	

Contributions des élus, instances officielles et grands acteurs économiques (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
St C155	Conseil Municipal de Strenquels		<p>Délibération du conseil Municipal de Strenquels, du 1/07/15 (4 pages) Etaient présents : M. Guy GIMEL (Maire), M. Daniel BREIL, Mme Marie-Josée DAME, M. Olivier ROCHE, Mme Solange CAVANIE, M. Eric BATUT, Mme Christelle GENEZ, M. Jacques MARCOZ, M. Cyril FOUILLOUX-ROUX. 2 absents.</p> <p>Objet: délibération concernant le T3 "voie d'avenir" M. le Maire précise que la présente délibération est la 2ème prise à ce sujet (la 1^{ère} datant du 27/05/10). La population, largement consultée à maintes reprises par la voie du Conseil municipal, après une analyse approfondie de ce projet, tient à souligner que <u>les propositions contenues dans les études faites par le Conseil départemental du Lot, ne correspondent pas aux attentes de nos administrés.</u> A ce jour, notre commune est essentiellement agricole et touristique, les préoccupations du SCOT, approuvé par la majorité des élus, recommandent le maintien des zones agricoles, y compris d'éviter leur morcellement. Le T3, non seulement va détruire un patrimoine touristique important, mais le secteur agricole se voit amputé de nombreuses <u>noyeraies</u> (18 hectares classés en AOC, soit 8% de la production lotoise). Aucun aménagement prévu pour sauver cette activité, alors que des solutions existent. <u>Le Conseil Municipal, dans l'hypothèse où ce projet T3 lui est imposé, a fait part de ses remarques et des solutions au commissaire enquêteur le jeudi 26 Juin 2015.</u> Pour ses suggestions, nous tenons malgré tout à démontrer l'inconsistance du projet, et les attentes minimum que l'on aurait pu prétendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A-t-on prévu, que la seule parcelle non inondable où est prévu la station d'épuration des communes de Strenquels, Condat et les Quatre Routes du Lot, assainissement indispensable verra l'aggravation de son coût, elle se situe sur le fuseau du T3? - Le tracé aurait pu être décalé et jouté à la voie existante de La Peyrade, sauvant une partie des terrains agricoles. - A-t-on prévu le désenclavement de la propriété de M. BESSE aux Lissards, à côté de la parcelle prévue pour la station d'épuration? - A-t-on prévu un rondpoint à la Borgne pour raccorder la voie d'avenir à la D96? - le passage entre le moulin et le château de la Tulle est délicat, vu l'étude, cela est impossible, il faudrait impérativement désenclaver le château, en construisant un accès différent de celui prévu sur le côté de Cazillac. - Aucun passage n'est prévu pour les bestiaux pour l'exploitation agricole du hameau, un passage sous-terrain serait indispensable. - A-t-on prévu l'accès au moulin de Paunac, Friat et Ripane ? à cet effet, les voies communales n°10 et n°4 permettent de rejoindre Paunac, seulement l'insécurité sur ce secteur est criante, puisque ces voies sont étroites et fragiles. - De même, aucune solution ne nous est proposée par la voie communale n°11 (dite de La Fontaine). - A-t-on pensé à l'accès de la carrière? - Nous n'avons vu aucune réflexion pour le passage de grands gibiers, la sécurité des automobilistes n'est pas prise en compte. <p>Ces remarques n'enlèvent en rien à notre détermination, que cette route pour camions n'est plus d'actualité. Elle ne répond pas au développement du nord du Lot, au contraire, elle lui porte atteinte. Nous rappelons que dans l'étude d'impact, l'économie agricole, tant sur sa protection que sur l'identification des territoires à protéger, est très limitée. Les conditions de la promotion touristique sont négligées, voire sacrifiées dans ce secteur sensible de la D96. Le SCOT, là aussi, insiste sur ce capital touristique, vecteur de richesse du département. La mise en place de ce projet va conduire plusieurs entreprises touristiques à arrêter leurs activités. La dévalorisation du <u>riche patrimoine bâti</u>, se trouvant sur ce parcours, lieu historique datant du moyen-âge, totalement impacté par ce projet (moulin à eaux, château de la Tulle, hameau de Friat, chapelle Maldène, et biens d'autres). En somme, une route dédiée aux camions..., est-ce une projection de l'avenir? Son seuil de rentabilité est prévu pour 2060, <u>qui peut prédire le mode de transport d'ici là?</u> Dans ce projet tout semble minoré et sous-estimé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - son chiffrage n'inclut aucun coût de dégradation de la nature, du patrimoine bâti et des zones agricoles réduites à néant ; 	

Contributions des élus, instances officielles et grands acteurs économiques (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
			<p>- dans ce dossier, un manque d'information des postes de dépenses : <u>ce n'est ni normal, ni légal.</u> Rappelons que le SCOT, dans sa séance du 18 Juin 2015, un responsable de la commission a souhaité que les élus évoquent le sujet du désenclavement de l'est du territoire : "l'option T3 ne lui paraît pas pertinente pour cet enjeu et demande que la commission puisse reprendre contact avec les corréziens pour imaginer un désenclavement par le sud de la Corrèze, plus direct" (ce responsable est un ancien directeur d'Andros).</p> <p>S'il est vrai que les études d'impact sont longues et coûteuses mais néanmoins nécessaires, c'est ce qui guide l'urbaniste ou l'architecte. Nous constatons une grande légèreté concernant la qualité paysagère, la protection et la mise en valeur des ressources naturelles, la préservation et la mise en état des continuités écologiques.</p> <p>Aucune recherche active des potentialités, des capacités d'accueil, de l'évolution possible de ce secteur, sans oublier ce qu'il peut subir. l'action sur l'environnement est un facteur décisif de créativité et donc d'évolution sociale.</p> <p>A titre d'exemple, la ceinture forestière de Paris a une valeur sociale sans comparaison avec la plus utile autoroute de liaison. <u>COLBERT faisait planter des arbres pour 300ans, ici nous détruisons pour toujours.</u></p> <p>Aussi, l'avis de l'autorité de l'environnement souligne, que ce projet manque de lisibilité (notamment concernant le CO₂). <u>C'est le plus long des tracés, et celui-ci ne respecte pas l'environnement, et n'est pas d'utilité publique.</u></p> <p>De plus, au moment où la dette publique de l'Etat et des départements explose, celle du Lot est près de 116M€, soit une dette par foyer fiscal de 2423€. Pourquoi le Conseil départemental, ne se réfère-t-il pas au guide pratique à l'usage des collectivités locales du Ministère de l'Intérieur (p21 et 22) qui, s'agissant de l'opportunité du projet indique : "<u>avant de décider, l'administration doit examiner l'intérêt de la solution consistant à améliorer l'existant et à ne rien entreprendre de nouveau</u>".</p> <p>Ne serait-il pas plus judicieux d'améliorer le réseau routier existant, de privilégier le secteur ferroviaire, fret et passagers?</p> <p>Au vue de l'exposé ci-dessus, le Conseil municipal réitère ses craintes sur ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la destruction de terres agricoles ; - la dégradation de la nature et de son environnement ; - l'augmentation de l'insécurité routière ; - les risques accrus d'inondation, tant sur la départementale D96 que sur tout le secteur des Quater-Routes-du-Lot, résultant de sa réduction d'expansion, des perturbations d'écoulement et d'évacuation des eaux ; - le risque d'accroître le coût de la nouvelle station d'épuration devant se situer sur le nouveau tracé ; - l'aggravation sur la santé des riverains par les nombreuses nuisances. <p>La gouvernance d'un territoire ne se fait pas sans morale et sans écoute.</p> <p>Nous citerons une proclamation d'ARISTOTE (384-320 avant JC) disant que "<u>tout pouvoir doit s'exercer au nom de l'intérêt général</u>".</p> <p>Le Conseil municipal, après en avoir délibéré, se prononce pour l'arrêt immédiat de ce projet, qui n'est pas pour lui, d'utilité publique et se réserve le droit de saisir le Tribunal Administratif.</p>	
St C164	M. Guy GIMEL, Maire de Strenquels		<p>Lettre non datée (2 pages) Natif de Sarrazac, et amoureux de sa région, il est contre le projet T3. Il dit non à la destruction de ce site biologique, historique, archéologique, ethnologique et touristique. Si le T3 doit se réaliser, il désire quelques modifications :</p> <ul style="list-style-type: none"> - principalement que la future route soit accolée aux routes existantes (de La Peyrade et la RD96) afin de ne pas détruire les parcelles agricoles produisant de la noix AOC dont M. RIGAL s'était montré très intéressé lors de la visite de la commune. - le raccordement de la maison BESSE ; - la station d'épuration (études bien avancées), - le passage entre le château et la maison de la Tulle et problèmes de raccordement ; - à Friat, prévoir un passage à bestiaux car la ferme encore en activité se retrouve coupée en 2 ; - prévoir l'accès de Ripane à la route de Martel, car rien n'a été prévu pour le croisement de Ripane à la D96 ; - éclaircir l'accès à la carrière. 	Contre

Contributions des élus, instances officielles et grands acteurs économiques (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
C22	Commune de Condat		<p>Approuvé à l'unanimité par les conseillers municipaux de Condat le 29/06/15, signé par M. Guy CHARAZAC, Maire de la Commune. Le Conseil Municipal de Condat a pris la motion suivante concernant la voie d'avenir qui doit traverser la commune.</p> <p>La commune de Condat et son conseil municipal continuent à penser que le tracé T2-1, plus direct vers le nord et le bassin de Brive, est la solution qui répond au mieux aux demandes des usagers. Pour cette raison, nous souhaitons qu'à minima, et en priorité, la route actuelle vers Brive (RD720 puis RD8 en Corrèze) soit améliorée, en particulier pour des aménagements permettant les déviations des bourgs.</p> <p>Le tracé vers Martel T3, ayant été choisi, la déviation associée à ce choix ne correspond pas à nos attentes, nous souhaitons que la déviation de notre commune soit inspirée par la déviation proposée dans le cadre du T2-1, ou reprenne le tracé du T3 initial, passant entre les-Quatre-Routes-du-Lot et Condat hors agglomération: En effet, nous faisons remarquer que notre demande correspond au tracé retenu jusqu'au dernier atelier de concertation du projet avant que des personnes non-concernées par notre commune proposent une modification. Le tracé que nous demandons a donc déjà été étudié (voir page suivante) et ne souffrira donc pas de coûts d'études supplémentaires.</p> <p>Plus précisément, nous demandons que la déviation de la commune respecte les demandes suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - passage au plus loin de l'agglomération dans sa partie nord, soit une courbe qui passerait après le moulin de l'Aubuge (hors agglomération) ce qui permettrait de s'éloigner du lotissement Tournier, grâce à une courbe moins accentuée (et moins accidentogène) et de limiter les nuisances pour le bourg. - installation de deux ronds-points <ol style="list-style-type: none"> 1. permettant de connecter les différentes routes (RD97, route des Escures ...) 2. Un au nord de la commune permettant de relier la route existante RD720, celui-ci pourrait être prévu pour une jonction à une déviation éventuelle de la commune des Quatre-Routes-du-Lot. <ul style="list-style-type: none"> - des aménagements (choix d'enrobé, mur végétalisé, ...) permettant de réduire les nuisances sonores et visuelles au niveau du bourg de Condat et à l'entrée de la commune dans sa partie sud (Bourzolles, les Carbonnières) - un passage piétons et vélos sous la nouvelle route, dans Condat (passage existant sous la route actuelle RD720) - la fermeture de l'entrée de notre bourg côté nord (sur la RD720 existante) - un bassin de rétention d'eaux pluviales pour protéger le bourg. <p>Ne pas tenir compte de nos remarques serait une insulte envers les Condalais.</p> <p>¹ le dossier de l'enquête ne traite pas de la partie sud de la commune alors qu'elle fait partie de la Voie d'avenir.</p> <p>Sont joints:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un document graphique "T3 optimisation au vu des études environnementales et hydrauliques" sur lequel figure un projet de déviation sud, - un article de La Montagne du 14/06/15 à propos d'un projet de déviation de Noailles : "le nouvel exécutif du conseil départemental devrait renoncer prochainement le dossier de la déviation sud de Brive, avec une liaison entre l'A20, au niveau de Noailles, et la RD921, qui relie Beynat à Argentat". Le conseil municipal s'interroge sur la justification du T3 si le contournement de Noailles se fait, et estime qu'un aménagement jusqu'à Montplaisir suffirait. 	
C27	M. Guy CHARAZAC, Maire de Condat		<p>Respecter l'être humain devrait être l'objectif principal dans le tracé d'une route et que ce n'est pas le cas sur la commune de Condat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ne pas faire de route au ras des maisons, protection majeure, nuisances sonores et visuelles. - des noyeraies, des parcelles irriguées sont anéanties par cette route. <p>Personne ne pense à l'investissent des agriculteurs!</p> <p>Entre St-Miche-les-Bannières et Condat, environ 1km, la portion de route est carrément oubliée. Sept maisons et leurs habitants ont leur sortie directe sur la RD720. Le tracé proposé passe sous les fenêtres du lotissement Tournier, à côté les parcelles constructibles ne le sont plus (trop près de la future route).</p> <p>On fait la déviation de Condat, mais au nord, le tracé passe entre les maisons du bourg. Inacceptable.</p> <p>Le tracé proposé initialement était honorable, mais a été modifié et ramené dans le bourg lors des derniers jours de la concertation</p> <ul style="list-style-type: none"> - deux ronds-points nécessaires - un passage piétons et vélos sous la nouvelle route est à faire, comme actuellement sous la RD720 - un bassin de rétention d'eaux pluviales est obligatoire au bas de la côte de Condat car tout un versant argileux emmène l'eau vers le 	

Contributions des élus, instances officielles et grands acteurs économiques (Condat, Martel, Strenquels)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
			bourg (la route RD720 et la route des Escures font entonnoirs). Les habitants de Condat se battent pour qu'il y ait respect et bon sens.	
C28	M. Raymond RISSO, Maire de Les-Quatre-Routes-du-Lot	Impacts divers non pris en compte	Le T3 franchira la RD32 ainsi que la voie ferrée. La commune des Quatre-Routes possède un plan d'eau et un camping situés à proximité de ce tracé. La T3 apportera nuisances sonores et dégradations de l'environnement immédiat. La commune des Quatre-Routes envisage de demander des aménagements spécifiques et une compensation financière .	-

Annexe 7 :

Tableau récapitulatif des contributions des particuliers à Condat

Contributions de particuliers - Condat				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
C1	M. Jacques MARCOZ, Conseil municipal de Strenquels, ingénieur à la retraite	C : coût, dette, destructeur, paysage P : améliorer VE, développer chemin de fer.	Projet sous estimé, destructeur. Dossier technique sera fourni à la Commission d'enquête montrant la façon d'aménager notre territoire touristique et agricole, et de maintenir une ruralité forte avec l'ensemble des équilibres indispensables. On ne doit pas gaspiller l'argent public et endetter la population jusqu'à 2080. La solution est de moderniser les routes existantes et de développer le chemin de fer;	Contre
C2	Dr François TESTUT Dr Evelyne AUCHABIE-TESTUT (Les-Quatres-Routes)	C : détour, patrimoine bâti, coût, environnement, pollution, inutile	Lettre du 19/06/15 Le pôle d'attractivité de notre région est la ville de Brive : le travail, la santé, la culture... Ceci au prix d'une route sinueuse, dégradée souvent, régulièrement verglacée l'hiver, et traversant un village classé. Est-il d'utilité publique de passer par le Sud pour aller vers le Nord? D'imposer ce détour aux lycéens qui font la route deux fois par jour? De continuer à imposer ce trajet sinueux à des malades allongés dans des ambulances? Le T3 ne sera pas utilisé car plus long et moins direct. Ce projet va ruiner la collectivité et le département et ne sera pas utilisé par les contribuables qui l'auront payé. Aberration financière du T3. Ce projet va dégrader une superbe vallée et faire consommer plus de carburant. La dépense sera énorme et nous passerons toujours par Turenne pour aller à Brive.	Contre
C3	M. Johannes KOOPMAN (Les Escures - Condat)	C : inutile, coût, inondations, tourisme, nuisances condalaises P : améliorer VE, déviation Condat hors bourg, limitation 30km/h dans le bourg	Lettre du 20/06/15 Contre le T3 car : - le projet : 1. Le T3 sera seulement utilisé par les camions. les autres trafics de Biars vers Brive continueront par Turenne. 2. Le coût du projet est largement sous estimé. 3. Les inondations autour des Quatre-Routes et Condat seront plus fréquentes. 4. forte réduction des revenus des commerçants car moins de tourisme. Le réaménagement des routes existantes serait la meilleure solution. - Condat : rond point trop près du bourg trop de bruit pour les habitants. Il devrait être placé en dehors de la commune, surtout pour le rond-point côté nord. Il est pour limiter la vitesse à 30km/h dans le bourg et pour une déviation par le sud.	Contre
C4	Mme Maryse ALBERT (Condat)	C : inapproprié, inutile pour les VL, environnement, patrimoine, nuisances Condalaises, coût. P : déviation Condat hors bourg, voie ferrée	Le T3 n'est pas la réponse au désenclavement du Nord du Lot. Il n'est pas la voie directe vers Brive (centre urbain d'attraction du territoire). Les véhicules légers continueront toujours à emprunter le trajet direct. Il est destiné à la circulation des poids lourds vers la A20, mais la route est-elle la réponse d'avenir à ce type de transport? Il existe sur notre territoire d'autres infrastructures tel que la voie ferrée, pourquoi ne l'utilise-t-on pas? Il y a un important impact sur l'environnement, tant dans le domaine écologique, que dans celui du patrimoine : il va défigurer plusieurs vallées : celle de la Tourmente (plaine de Condat), celle du Vignon, et celle de la Doue. La déviation de Condat avec deux ronds points et une portion de route très proche du bourg, donc grande nuisance pour les habitants. La déviation de Condat doit se faire indépendamment du T3. Elle doit respecter la qualité de vie des habitants, tout en améliorant la sécurité. Le T3 doit être abandonné car inutile, dégradant et coûteux.	Contre
C5	Mme Anne CAMPAGNE (Condat)		Même avis que C4	Contre

Contributions de particuliers - Condat				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
C6	M. Didier ROYER (Condat)		Même avis que C4	Contre
C7	Joan BRAGA (Condat)		Même avis que C4	Contre
C9	M. Pierre FLANDIN-BLETY (Cavagnac)	P : améliorer voies existantes	Lettre type du 20/06/15 Déclare que le tracé T3 (entre Condat et Martel) choisi après des études complètes sur tous les aspects du problème est intéressant. Il n'en reste pas moins que si une alternative pouvait être trouvée en une amélioration simple des voies existantes il y souscrirait plus volontiers.	POUR Avec réserves
C10	M. Antoine THIEFFRY (Sarrazac)		Lettre type du 20/06/15 Idem C9	POUR Avec réserves
C11	M. Bernard BESSE		Même avis que le C4	Contre
C12	F BOUYGUES (Condat)		Même avis que le C4	Contre
C13	M David HUSSON	C : environnement	Pour aucune voie d'avenir pour le transport routier qui est incompatible avec l'écologie. Même avis que C3 et C4.	Contre
C14	E HOURTOULE	C : inutile pour les VL, coût, nuisances	Il n'y a aucun intérêt à créer une voie qui ne sera pas empruntée par les véhicules légers . Les coûts et les dégradations de vie seront trop importants par rapport à cette voie.	Contre
C15	M. Didier ROQUES	C : nuisances, tourisme P : déviation Condat hors bourg, déviations des bourgs, améliorer VE	Il est nécessaire de dévier Condat au vue des risques liés au trafic (vitesse excessive, importance des véhicules), mais il faut que la déviation soit la plus éloignée du bourg, après le moulin de l' Aubuge hors agglomération. Il faut privilégier les déviations des bourgs vers Brive par la route actuelle. La voie d'avenir commence à la sortie de St-Michel-les-Bannières jusqu'à Martel : l'enquête publique ne contient donc pas la portion entre St-Michel et Condat : est-ce normal ? Il faut prendre en compte l'augmentation des nuisances visuelles et phoniques sur cette portion. Plusieurs gîtes et campings sont à proximité. Il faut redire l'impact de cette route sur ces habitations touristiques.	? Contre ?
C16	M. Philippe PATTE	C : longueur, Bilan carbone non chiffré, coût, sécurité, non-sens P : amélioration VE, déviation Condat	T3 rajoute 20km de plus que le T2-1. Le bilan carbone et le support de la route non chiffrés. Le T3 comporte 49 aménagements et ronds-points , tournes à gauche, contre 29 pour le T2-1. T3 est la route de l'insécurité et du non sens, à proscrire en cette période de grave crise. Oui à l'amélioration de la route existante avec la déviation du bourg de Condat dans sa version longue promise par M. MIQUEL.	Contre
C17	Mme VERGNE M. FAURE		Même avis que C15	Contre

Contributions de particuliers - Condat				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
C18	Mme Nathalie BOULONNE (Condat)	P : un accès plus rapide et sécurisé vers le nord, l'amélioration des voies existantes C : coût, inutile, sous estimation volet hydraulique, inondations, surcoût pour les utilisateurs, allongement trajet, nuisances sonores, paysagères, tourisme, agriculture.	Le T3 ne répond pas aux attentes des habitants du territoire qui souhaitent un accès plus rapide et sécurisé vers le nord, ni à l'objectif initial de désenclavement du nord du Lot, qui pourrait être atteint en réaménagement des voies existantes, respectant ainsi les directives gouvernementales. En désaccord avec le tracé T3 et le tracé sur la commune de Condat : plus coûteux et plus long de 10km pour aller à Brive, soit pour deux jours travaillés 4000km par an, et 300€ de carburant. Surcoût va lable aussi pour les professionnels. Surcoût impôt. Surcoût due au raccordement à la l'A20 sortie 54 à péage. Surcoût du projet lié à la sous-estimation des travaux hydrauliques. Pour Condat, il ne s'agit pas d'une réelle déviation car ce tracé passe dans le bourg, ce qui va le dénaturer, alors qu'il aurait fallu passer après le moulin de l'Aubuge : quid sécurité : déviation trop près des maisons, premier rond point trop proche des lotissements. Nuisances sonores non atténuées par les panneaux antibruit. Contribution à dénaturer le bourg et le paysage. Cette route passera à moins de 70m des maisons : le Code de l'Environnement est-il respecté? Plaines de Condat et des Quatre-Routes sont inondables. Les eaux provenant des sources des coteaux de Carlat et de Strenquels, ne peuvent se vider dans la rivière du Vignon lorsqu'il est trop haut. Le tracé projeté passe dans ces prairies régulièrement inondées. Le bassin de rétention prévu au nord de Condat sera-t-il suffisant pour contenir l'ensemble des eaux? Les remblais nécessaires à la construction du pont pour le passage de la voie ferrée et toutes les autres infrastructures nécessaires à la mise en place de ce pont ne vont-ils pas contribuer à ce que ces eaux pluviales et issues de la rivière restent prisonnière de cette cuvette? De plus, dans le projet, rien n'ai prévu pour contenir les eaux provenant du Puy de Toul en cas de gros orage. Tout ceci aurait un effet désastreux sur le bourg récemment réaménagé. Elle suggère d'adapter l'existant plutôt que de créer des routes inutiles et coûteuses, sachant que nous devons faire des économies sur le budget. Le seuil de rentabilité du T3 ne sera atteint que vers 2060. Qui peut prédire ce que sera notre territoire dans 50 ans, ainsi que l'évolution des modes de transport à cette date? Elle ne refuse pas la modernité, mais pas au prix de la dégradation touristique et agricole et la particularité de ce territoire. Elle n'empruntera pas la déviation pour aller travailler à Brive.	Contre
C19	M. Jacques BOULONNE		Idem C18	Contre
C20	Mme Mélanie BRAGA (Condat)	C: inutile, paysage	Même avis que C4 et C18. En tant qu'étudiante, elle effectue chaque jour le trajet Condat-Brive et n'envisage pas d'utiliser la T3. Elle estime que beaucoup d'habitants ne l'utiliseront pas, le jugeant inutile. Cette région est considérée comme l'une des plus belles de France, pourquoi vouloir la défigurer avec des routes supplémentaires au lieu d'entretenir les routes déjà existantes?	Contre
C21	M. Jean et Mme Sylvie MELLET	C : allongement trajet	La T1 et T2 ne voyant pas le jour, le T3 aurait du être dévié à Vayrac. Les utilisateurs n'iront pas à Condat pour se rendre à Brive : rallongement de 14km.	Contre
C23	M. Michel SIREYJOL (Lieu dit Laval - Condat)	C : allongement trajet, surcoût (péage), contre une nouvelle route P : redresser virages RD96, améliorer route de Turenne	La population de Condat va facilement à Brive pour travailler, faire des courses, ou le médecin. Il estime plus judicieux d'améliorer la route qui passe par Turenne, plutôt que d'allonger le trajet et payer un péage. Il pense que la route reliant les-Quatre-Routes à Martel peut être améliorée en redressant les virages. Il continuera à passer par Turenne pour aller à Brive.	Contre

Contributions de particuliers - Condat				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
C24	M. et Mme Daniel GAGNEBE (Champs de l'Abri - Condat)	C : inutile, absurde, sans logique, impact particulier P: fret	Lettre non datée Ils jugent le projet absurde, inutile, sans logique dans les réflexions et études. Ils estiment que ronds-points et contournement du bourg du Condat aura une incidence onéreuse et bruyante. En ce qui les concerne, ils demeurent à 100m de la prochaine voie, avec pour conséquences une nuisances sonore augmentée par le trafic et une dévaluation de leur bien. Les propriétaires des terrains utilisés par le tracé seront indemnisés, mais le préjudice moral, dû à la modification de leur qualité de vie (pollutions, bruit) ne le sera pas. Ils estiment que les études du projet protègent davantage la faune et la flore que les humains. Ils pensent que le feroutage serait moins coûteux et moins polluant. - idée évoquée il y a plus de 20ans - ou la route évoquée il y a plus de 10 ans : Vayrac - St-Denis - Martel. Le montage photo représentant l'intégration du rond-point à Condat paraît hors de proportion. Ils estiment que le rond-point à St-Michel-les-Bannières n'est pas adapté à la taille des véhicules l'empruntant.	Contre
C25	AM LAUMOND PATTE	C : inutile P: déviation Condat	Lettre non datée Pour déviation Condat. Contre T3 jugé inutile.	Contre
C29	M. Robert LAFON (Le bourg - Condat)	P : T2-1, amélioration routes existantes, déviation Condat et les Quatre-Routes C : nuisances Condalais	Trouve que le tracé T2-1 était plus direct et mieux adapté. Problème de la déviation : traversée de la noyeraie, proximité des HLM, et à l'ouest trop impactant pour les habitations du bourg. Elle devrait être modifiée en passant entre le moulin et l'atelier de menuiserie. Pense qu'il vaudrait mieux abandonner le T3 en améliorant le tracé actuel en direction de Brive et en faisant des déviations sur Condat et les Quatre-Routes.	Contre
C30	M. Gilbert MOURET (Brancheilles)	Impact particulier, indemnisation raisonnable	Propriétaire parcelle AE43 (noyers) Demande que sa parcelle ne soit pas plus impactée, sinon l'impact nécessiterait des aménagements (échange, vente, remembrement). Il demande une indemnisation en rapport avec la valeur actuelle et d'avenir des sa noyeraie.	
C31	M. Louis-Noël GUERRA (gare de Turenne)	P : tracé, déviation de Martel	Déclare l'utilité d'un tracé, et surtout d'une déviation de Martel utile à tous. La D8 et le grand site de Turenne ne peuvent plus supporter l'essentiel de la circulation des PL et VL pour se rendre à Brive.	Pour
C32	JF VERGNE P BRUYERE (Chauffour) PH MOURIGAL (Brancheilles)	Impact particulier, problèmes d'accès, inondations	Ils demandent: - des aménagements fonciers pour limiter les impacts négatifs par rapport à l'exploitation agricole des chemins d'accès aux parcelles (La planque, la Ceped....) - plus d'ouvrages dans la zone inondable pour évacuer l'écoulement des eaux pluviales	
O1	M. Pascal BRUYERE		Parcelle 284 , Fermier exploitant prairie Servitude de passage pour tous les exploitants environnants.	
O2	M. J-F VERGNE		Parcelle ? Fermier exploitant prairie	
O3	M. Pierre-Henry MOURIGAL	Impact particulier problèmes d'accès, inondations	Parcelle ? , Fermier exploitant prairie , Impacté sur 8 hectares par la déviation de Vayrac. Demande des aménagements cohérents car zone très inondable, morcellement des parcelles, prévision de chemins d'accès direct (actuellement, accès depuis le bourg de Condat et à travers champs avec des servitudes). Ils demandent des indemnités cohérentes.	
C33	Mlle Anne SAINTE-MARIE		Contre le projet car passe trop près du bourg de Condat.	Contre

Contributions de particuliers - Condat				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
C34	M. Xavier LOPEZ		Idem C33	contre
C35	M. Jean-Philippe VANUXEM	Impact particulier	Gérant du camping "les chênes clairs" à Bourzole à Condat. Concernant l'accès au camping modifié à partir du rond-point à l'entrée de Condat en venant de St-Michel-les-Bannières, il souhaite attirer l'attention de la nécessité de prévoir le gabarit de passage pour les camions de transport de mobil homes en catégories 2 et 3 (jusqu'à 4,5m de large). A voir également le rayon de braquage et de passage dans les courbes et virages. Peut-on prévoir une protection phonique sur la façade du camping en prolongement des habitations existantes situées de chaque côté du camping?	
C36	M. Jean-Claude BRENOT (hameau de Manen 46600 Floirac)	C : vallée Vignon remarquable, atteinte à l'environnement, tourisme, inutilité et incohérence du tracé, remise en cause de l'évaluation budgétaire P : améliorer VE	Lettre du 12/07/15 La Vallée du Vignon, un site remarquable: Une vallée particulière avec un label touristique et une distinction "route de la noix", cette vallée fait partie de nos biens communs, de notre communauté en l'état. Les vallées des causses voisins sont des vallées sèches avec un autre charme, il ne peut les imaginer encombrer de murs antibruit et de bassins de rétention. Un intérêt économique problématique : Il pense qu'au niveau économique, le tourisme est plus prometteur que l'économie apportée par la T3. Le but de cette route est de désenclaver le nord du Lot, une ardente obligation depuis des lustres. Force est de constater que les acteurs économiques ont su composer avec les structures existantes, et on peut penser, au vue des cartes, qu'ils ne changeront pas leurs habitudes et qu'ils n'emprunteront pas ce T3, que sont tracé fantaisiste condamné. L'alternative ferroviaire, envisagée et amorcée par le PDG d'Andros en acquérant à Brive un ancien site industriel connecté par le fer avec Biars, aurait dû faire l'objet d'un réexamen, surtout en cette année de COP21. M. GERVOZON affirmait en 2011 que " tout ce qui pourrait être transporté par train entre notre site et Brive représente des camions en moins sur les routes du Lot et de la Corrèze" . Question BTP des routes pourraient être réaménagées, comme la D43 joignant Floirac et Mézels, sujette à "affaissement périodique de la chaussée". Quelques questions sur le T3 : S'interroge sur la rectification de la D96, laquelle engendrera des déblais très importants pouvant atteindre 25m de haut. Quel crédit peut-on donner à l'évaluation de 55M€ dans ces conditions ? Quelles solutions sont envisagées pour retenir de tels déblais ? Du béton? Des murs de soutènement? Les budgets doivent en être significativement différents. Tout cela n'est simplement pas raisonnable : Il fait fréquemment référence au site internet "voie d'avenir" et au dossier. Il s'inquiète du financement du T3, et de l'endettement du département. Conclusion : Pour lui le plus raisonnable serait de revenir aux "itinéraires existants avec aménagements en place". Il estime que T2-1 et T3 sont inutiles et nuisent à l'environnement. Il estime qu'il n'y a pas lieu d'attenter à la vallée du Vignon pour autant de médiocrité.	Contre

Contributions de particuliers - Condat				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
C38	M. Pierre CHARAZAC (Condat)	C : nuisances condalaises, environnement P : T2-1	Lettre du 3/07/15 Estime que le contournement de Puybrun est réussi, mais celui de Condat est prévu trop près du bourg, avec de graves nuisances. Suggestions du Maire, des élus, des associations et des riverains n'ont pas été prises en considération pour le contournement. La T3 coupe le bourg en 2 parties. Problème de la vallée de la Tourmente, massacrée par une chaussée en remblais et des ouvrages hydrauliques. Le tracé T2-1 était de loin le plus logique et le plus cohérent, s'éloignant plus du bourg de Condat, parallèle à la vallée de la Tourmente. et rejoignant l'autoroute gratuite vers l'aéroport de Brive et la vallée de la Dordogne. Un tracé commun aux PL et VL qui se rendent à Brive. Le choix du T3 a été fait de façon arbitraire aux dépens de la logique et de la raison par des décideurs qui ne l'emprunteront jamais. Le CG du Lot justifie le tracé T3 : - moins coûteux ... on fera les comptes à la fin - impact écologique réduit Il s'étonne que les nuisances imposées aux riverains ne soient pas la priorité du moment. Plan fait main de la route entre St-Michel et Condat et des différents accès existants aux propriétés établi par M. CHARAZAC annexé à la lettre.	
C39	Mme Marie-Josette BERGER (Le pech de Coulet - Sarrazac)		Lettre type du 13/07/15 Idem C9	POUR Avec réserves
C40	M. Alain-Yves BERGER (Sarrazac)		Lettre type du 15/07/15 Idem C9	POUR Avec réserves
C41	Mme Michèle BILLOT (la gare de Turenne)		Lettre type du 13/07/15 Idem C9	POUR Avec réserves
C42	Mme Martine DELBUT (Condat)	C : nuisances condalaises P : déviation condats hors bourg	Déviations du bourg de Condat qui passe à ras des habitations : il serait plus judicieux de la faire plus éloignée afin de préserver la tranquillité des riverains.	
C43	M. et Mme André LAUMOND (Mas del Lac - Condat)	C : contre le T3 P : contournement Condat, barreau Montplaisir - Noailles	Contre le T3, qui ne désenclavera pas le nord du Lot. Pour le contournement de Condat - Quatre-Routes-du-Lot + un barreau entre Montplaisir - Noailles.	Contre
C44	P. SAINTE-MARIE Conseiller Municipal		Il s'interroge sur le devenir des accès existants entre Condat et St-Michel-de-Bannières tant pour les routes existantes que les accès aux propriétés. Il demande que le facteur humain ne soit pas lésé au détriment du facteur environnemental. Il souhaite que la déviation passe au-delà du moulin de l'Aubuge pour respecter les habitants du bourg et éviter la circulation au ras des maisons.	

Contributions de particuliers - Condat				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
C45	Mlle Lucie SAINTE-MARIE	C : nuisances condalaises	Est contre le projet actuel passant trop près des maisons du bourg.	Contre
C46	M Jean BEYNET Les Fraux	Impact particulier	Est propriétaire des parcelles AI n° 212, 213 en indivision et n° 209 aux Champs de l'abri. Il rappelle que les observations déjà formulées sont reconduites et signale que la déviation présente les inconvénients suivants: - le giratoire envisagé ne fera qu'amplifier les nuisances sonores perpétrés par les gros engins dans le bourg -ce projet imputera de dommages irrémédiables la parcelle 213 actuellement entourée de voieries et située à proximité immédiate du bourg sur une surface de 4 ha environ offrant de magnifiques possibilités pour l'extension du bourg	
C47	M et Mme Michel BARRE Condat		Directement concernés par la déviation de Condat (riverains obligés de traverser plusieurs fois par jour la D72, la maison et les dépendances étant construites de part et d'autre): aucune sécurité, vitesse excessive, dépassements dangereux.... Ils sont opposés au projet actuel qui pénalise d'autres habitants, la nouvelle route passant trop près du bourg et ne remplissant pas son rôle qui est d'apporter une meilleure qualité de vie à tous. Le 1er tracé approuvé par tous en 2001 leur semble plus judicieux. Ils estiment que s'il est important de respecter la faune et la flore dans les nouveaux travaux routiers, il est tout aussi important de penser aux hommes qui vivent sur ces territoires. Il leur paraît plus sérieux d'améliorer le tracé direct vers Brive et de trouver un compromis avec la Corrèze pour le raccordement à l'autoroute.	Contre
C48	M et Mme Michel BOURLEZ		Ils estiment que le contournement va passer près des habitations sans respect de distance, et souhaitent que la route ne passe pas entre ces habitations.	
C49	M David SIREYJOL		Est contre le tracé T3. Estime nécessaire de dévier le bourg, à la condition de respecter les habitants : que la déviation sorte après le moulin de l'Aubuge. Il estime nécessaire de procéder à des aménagements fonciers pour l'accès aux parcelles agricoles et créer des boviducs pour le passage des animaux. Il était pour le T2 et souhaite que la déviation après Condat continue sur Turenne.	Contre
C 50	Mme Brigitte SUNE Martel		Le T3 ne résoudra en rien la déviation du bourg. Elle est contre la voie d'avenir, uniquement Lot donc à la charge du contribuable lotois. Elle va tout détruire pour un prix minimisé à 55M € qu'il faudra multiplier par 2 ou 3.	Contre
C51	M BERTHE Le Baure Condat	C : allongement du trajet, surcoût utilisateurs, inutilité, incohérence,	Le tracé T3 allonge pour aller à Brive et emprunte de plus une portion payante de l'A20. En tant que particulier, elle continuera de passer par Turenne pour se rendre à Brive, et pense qu'il est inutile de descendre vers Martel pour remonter sur Brive. Elle estime que personne ne fera ce détour, devant déboursier 1,40€ de surcroît, et s'interroge si cela conviendra à Andros. Elle estime qu'Andros monte vers Brive et Tulle en utilisant le récent réseau routier passant par Beaulieu.	Contre
C52	M SAINTE-MARIE Condat		Elle estime que la déviation de Condat n'en est pas une, puisqu'elle rentre dans le bourg 300m après en être sortie.	
C53	Mr Guy CHARAZAC	Impact particulier	Registre le 16/07/15 Il s'étonne que le km de route séparant St Michel de Bannières et Condat ne fasse l'objet d'aucun aménagement alors que sa maison a une sortie directe sur la RD 720. Situation aggravée du fait de l'augmentation de la circulation. Problème d'inondation de sa maison et garage lors des orages. Si augmentation du trafic, protection sonore et visuelle nécessaire. Problème de pollution existant déjà. Il était pour le projet de déviation proposé en 2001.	
C54	Mme Christiane DELPY	Impact particulier	Registre 16/07/15 Demeure en bordure RD720. Cette route a été refaite plusieurs fois occasionnant une surélévation. Du coup, sa grange/garage est inondée lorsqu'il pleut. Problèmes de pollution sonore (impossible de dormir les fenêtres ouvertes) et de l'air. Demande un mur anti-bruit et anti-pollution.	

Annexe 8 :

Tableau récapitulatif des contributions des particuliers à Martel

Inventaire des remarques et avis émis lors de l'enquête publique

Contributions des particuliers à Martel : registres 1 et 2				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
1	Lavieille J.Marc - St Denis lès Martel	Améliorer routes existantes Coût	Sous-estimation du budget prévisionnel - financement par le seul Lot - dépense déraisonnable - seuil de rentabilité très lointain - le conseil départemental peut-il calculer, à titre comparatif, ce que l'on peut faire avec les économies fondées sur deux alternatives : réaménagement des routes existantes et rail avec 50 à 70 millions d'euros	-
2	Nicaud Nathalie à Cazillac	Impact écologique /agricole - Coût	Nous entendons parler, tous les jours, de fermetures de classes, de bureaux de poste, etc... et là, on veut nous faire croire que ce projet « voie d'avenir » est d'utilité publique - coût disproportionné de ce projet - impact écologique, dépréciation du cadre de vie, destruction de surfaces agricoles : j'ai un peu de mal à trouver « l'utilité publique »	-
3	Barde Gérard à Martel	Impact écologique / agricole - Coût	Utilité publique quand nous avons plus besoin de services publics (voies ferrées, écoles, routes, personnes âgées) ? Utilité publique alors que nos paysages, notre écosystème, nos propriétés agricoles vont être massacrées sans compter des augmentations d'impôts.	-
4	Fages Simone	Inondations Coût Voie ferrée	Le caractère inondable de la plaine de Condat n'a pas été pris en compte contrairement au T2. Par ailleurs, sur toute la montée des Quatre routes vers Martel, le T3 devra emprunter un parcours nouveau sur plus de 80%. Les travaux de stabilisation des sols et d'écoulement des eaux dépasseront largement les prévisions. Le point de raccordement actuel à l'autoroute ne permet pas d'aller vers le sud et Souillac. Cet aménagement n'a pas été pris en compte et devra être fait. Au final, le coût du projet T3 sera du même ordre de grandeur que le T2, dépassera les 100 millions d'euros et handicapera les finances du département pour des années ! Pourquoi le projet « rail » avancé par les Usines Andros n'a-t-il pas été travaillé ? Nous, Christian et Cécilia Fages et notre mère Simone Fages résidant rue du Barri de Brive à Martel, pour toutes les raisons ci-dessus sommes totalement opposés au projet présenté et demandons son rejet.	-
5	Karciauskaj Rachel à Carennac	Paysage Impact écologique/ agricole	Je suis opposée à ce projet. Nous avons déjà deux voies d'accès à l'autoroute A20 par le nord et le sud et ce trajet n'est pas cohérent. Le T3 détruit une vallée au patrimoine inestimable et touche une zone classée Znieff : la flore y est exceptionnelle et la loutre y vit. Le T3 détruit aussi des terres agricoles et va sérieusement impacter la qualité de vie des habitants. Les camions d'Andros passeront par la Corrèze et Andros s'engage vers du fret. Le T3 rallonge le trajet des camions. Cela semble déraisonnable. Sans être spécialiste, il saute aux yeux que traverser une plaine inondable et les ruisseaux, cela va demander un gros investissement. Le chiffre avancé de 55 millions est largement sous-estimé ; cela veut dire que nos impôts vont exploser ! Le fret est une vraie voie d'avenir.	-
6	A. Hersigny à Martel	Tourisme Nuisances	Nuisance sonore - déserte suffisante vers Brive et Cahors - Si voie de contournement, moins de touristes	-
7	I. Bouyssou Martel	Durée trajet	Je suis contre ce projet qui va apporter des nuisances sonores. Cela va également compliquer les déplacements des aides à domicile	-
8	A. Bouyssou Annie Martel	Impact carbone	Il est tragique de défigurer cette vallée protégée où il y a une belle flore et un patrimoine au passé historique. Cette route touristique va être un boulevard à camions qui vont tout polluer sans parler du bruit.	-
9	Del Rrio Monique Les Quatre Routes du Lot	Impact carbone Durée trajet Tourisme Cout	Sous-estimation du coût du tracé T3 - Desserte non prévue vers Toulouse au niveau de l'échangeur d'autoroute - Tracé trop long : les personnes travaillant à Brive et habitant St Michel, Vayrac, L »es 4 routes, Condat, Strenquels ne passeront pas par Martel chaque jour. Emission de CO ₂ : l'étude n'a pas été lisible (suivant les termes de l'autorité environnementale) ce qui rend l'enquête publique irrégulière. - Le T3 satisfait seulement quelques intérêts privés ce qui est un détournement de pouvoir. - La défiguration des paysages entrainera des atteintes irréversibles au tourisme ce qui pourrait être évité par une amélioration du réseau existant et l'adoption du fret qui n'a même pas été étudiée. - Le coût de ce projet est démesuré par rapport aux finances du département du Lot.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 1 et 2				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
10	Gauchet Christine à Martel	Utilisation voie ferrée Coût Durée trajet	Non, le T3 n'est pas une voie d'avenir. Les particuliers venant de Bretenoux, Vayrac... ne prendront pas cette route qui leur impose un parcours plus long en temps et en distance pour se rendre à Brive ; les camions de la société Andros non plus. Je m'oppose à ce gâchis d'argent public : 55 millions d'euros au départ et ensuite X 3 ou 4. Ce projet n'a aucune utilité publique, au contraire. L'avenir, c'est le RAIL. Pour cela, un projet d'utilité publique serait le maintien et l'entretien des voies ferrées actuelles avec ferroutage pour les camions pour éviter au maximum qu'ils ne prennent la côte des Mathieux ainsi qu'une politique de gratuité du transport ferroviaires pour les particuliers avec des horaires adaptés aux besoins de déplacement (travail, scolaires, loisirs).	-
11	Join Gilbert	Impact carbone Coût, Nuisances	Un petit plaisir pour des élus inconscients du coût pharaonique à l'échelle du département d'un projet trop destructeur sur le plan écologique. Pollution et gêne pour les résidents.	-
12	Jarrige Yvon et Georgette	Inondations	Nous allons inonder à chaque grosse pluie	-
13	Marcoz J.	Impact écologique - Coût	J'insiste particulièrement sur le coût financier sous-estimé de ce projet destructeur de notre environnement.	-
14	O. Arrestier à Strenquels	Durée trajet	Non au T3 qui n'est pas dans le but recherché puisque, pour désenclaver le bassin de Biars - Beaulieu, on ne va pas passer à Martel pour aller à Brive	-
15	G. Caminade	Coût	Projet inconsidéré, exorbitant, dépense d'argent public démesurée	-
16	Thongs Sophie	Paysages, Coût Améliorer routes existantes	Une dépense énorme sur un projet parfaitement inutile, destructeur de nos paysages, dévalorisant l'habitat des riverains. Une meilleure utilisation de l'argent serait d'améliorer et réparer les routes existantes et de créer des contournements de villes et villages là où ils seraient absolument nécessaires. Notre industrie touristique pâtirait de ce tracé.	-
17	Martine de Murel	Utilisation voie ferrée Coût	Non au T3 : iNondable Protégeons nos mOulins (12 moulins) SauvoNs le lot Oui au ferroutage, Projet trop cher, inutile.	-
18	MJ Bazetoux Martel	Paysages Coût	Difficile de comprendre l'utilité d'un projet dépassé dont le coût sera plus que multiplié par 2 en détruisant de magnifiques paysages dans un département dit touristique	-
19	Kadouche Olivier	Paysages Impact écologique Cout	1. Altération irréversible d'un site naturel. La vallée de la Doue au relief très abrupt est une curiosité géologique marquée par la présence d'une résurgence. Cette vallée profonde, humide et abritée est le refuge de nombreuses espèces animales et végétales. Le tracé d'une route devra tailler et abimer ce relief caractéristique. Une nouvelle route destinée à être plus passagère sera un cimetière à animaux qui ont un tropisme naturel pour cette vallée humide. Il est reconnu scientifiquement que les axes routiers fréquentés constituent des barrières parfois infranchissables pour les animaux. 2. Destruction de la face la plus pittoresque et la plus appréciable d'un point de vue touristique des abords de Martel. 3. Nouveau projet allant dans le sens contraire des mesures à prendre pour diminuer les risques sanitaires et de sécurité routière : Atteinte à la biodiversité préjudiciable aux ressources et à la vie de chacun Si une telle route risque d'être le site d'une hécatombe d'animaux, elle a des chances, tout autant, d'être « accidentogène » pour l'utilisateur. 4. La T3 est un projet brutal qui, malgré son coût, n'a pu être retenu par le Conseil Général du Lot qu'en raison des pressions des industriels de Biars-sur-Cère.	-
20	Semm Manfred à Martel	Impact carbone – paysage, Coût Nuisances	Pas d'argent - Aucun besoin de cette route - Davantage de nuisances sonores et visuelles - Davantage de pollution - Davantage de criminalité - Confiscation des terrains de propriétaires pour une utilisation non fondée.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 1 et 2				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
21	Dumolard Julien à Martel	Voie ferrée Tourisme Ecologie Patrimoine Cout	Le projet de tracé T3 me semble être un non-sens intégral. Il existe une voie ferrée pouvant potentiellement permettre le ferroutage des marchandises. De plus, si le service public était rétabli, nous pourrions avoir des tarifs accessibles. Ce tracé passe par une vallée remarquable d'un point de vue écologique et patrimoniale. Cela conduirait à une monstrueuse banalisation du paysage. Le nord du lot fonctionne beaucoup sur le tourisme et les résidents secondaires qui seraient choqués et abandonneraient cette région. Enfin, les sommes faramineuses à investir pourraient être mieux employées socialement (hôpitaux, écoles, etc) + population affaiblie.	-
22	Tesseyre Jean Pascal (adjoint) à Martel	Impact écologique Tourisme Coût	Le projet de construction routière T3 est un projet totalement inadapté à la problématique des transports nord lot. Ce projet a été choisi sans implication réelle des différents intervenants par la voie négative (réduction progressive des différentes solutions envisagée sous la pression de différents groupes associatifs ou élus) sans que les motivations de chacun soient clairement exposées. Aucune consultation réelle et comptage sérieux préalablement à la décision. Un coût pharaonique totalement sous-évalué à ce jour. Une destruction et un saccage d'un des lieux constituant un attrait touristique local. Aucun gain de temps pour les usagers du bassin de la Dordogne. NON au T3 ainsi qu'à toute création de ce type. OUI à une politique raisonnable privilégiant la déviation éventuelle de certains endroits et tournée vers l'usager contribuable	-
23	Di Pace à Paris	Paysage Coût	Par pitié, ne laissez pas défigurer le site de la vallée de la Doue par une route barbare, tracée au bulldozer, à l'intérêt pratique contestable et au coût disproportionné. Espère qu'en votre sagesse, vous recommanderez de laisser la RD96 en l'état.	-
24	Verger C Conseil municipal	Paysage Durée du trajet Coût Inondations	Un tracé qui n'aboutit nulle part : pas de liaison évidente avec l'autoroute ; soit un trajet plus long que l'actuel Un chantier qui va détruire de bonnes terres cultivables notamment noierais, qui va défigurer un paysage remarquable (dolines, moulins) alors que nous sommes « Grand site Midi-pyrénées ». Un projet qui va engloutir des sommes très importantes alors que toutes les collectivités sont dans l'économie : difficultés pour entretenir les écoles, la voirie, etc. Des soucis écologiques : terrains inondables (problème de la qualité de l'eau, de la sécurité des habitants)	-
25	Lombard André à Martel	Tourisme Coût	Le tourisme constitue la ressource principale de l'économie régionale. A qui profite la réalisation du T3 ? Abandonnez ces projets pharaoniques T2-1 et T3 devenus inutiles. Respectez notre cadre de vie, la santé de nos poumons et de nos enfants ainsi que le développement du tourisme vert, la région le mérite. De ces choix coûteux et irrationnels, nous n'en voulons pas !!! Soyez enfin à notre écoute, à l'écoute de ce bas peuple qui vous a élus.	-
26	Mme Amery à Martel	Améliorer routes existantes Impact écologique Durée du trajet Voie ferrée	Le T3 ne répond pas à l'objectif du début du désenclavement du nord du Lot. Il va rallonger le trajet pour très peu de temps gagné donc impliquera un surcoût pour ceux qui l'emprunteraient. Impact sur l'environnement : Le T3 n'est pas l'aménagement de la route existante mais un nouveau tracé proche de la D96. Certains habitants seront obligés de faire des détours. Comment les tracteurs pourront ils accéder à leurs champs sans faire de grands détours. Les acteurs économiques comme Andros ont proposé de réaménager le fret et certaines routes existantes. Pourquoi cela est-il abandonné ?	-
27	Dr. Maliakas à Paris	Paysages	NON au T3 dans le cadre de l'association de sauvegarde et de mise en valeur de la vallée de la Doue, du Vignon et de leurs causses et coteaux.	-
28	Mr Laval Jacques à Gramat	Utilisation routes existantes Coût Impact carbone	Originaire du Moulinot (ou Fournel) à Friat, Propriétaire d'une parcelle à « La Tulle » et d'une parcelle aux « Pièces grandes ». Le T3 : un projet susceptible d'affecter l'environnement. Il désenclaverait le nord du Lot ? Non, puisqu'il existe déjà au moins trois axes routiers (vers l'autoroute A20, l'aéroport Brive-Vallée de la Dordogne et le bassin industriel de Brive) et une voie ferrée qui doivent être entretenus, voire améliorés. Il soutiendrait l'activité économique locale ? Non, ce projet est financièrement exorbitant, localement lourd dans un contexte économique national préoccupant et susceptible d'accroître la pression fiscale locale. Le T3 est inutile : le bassin de Bretenoux est déjà desservi par 3 axes routiers rénovés ; les industries se satisferaient de la concession d'une voie ferrée existante. L'autoroute A20 est proche, tout comme l'aéroport Brive - Vallée de la Dordogne. Le T3 est dispendieux : une dépense d'argent public déraisonnable en période de crise économique et de déficit abyssal Le T3 est hasardeux et anachronique : le seuil de rentabilité de ce nouveau projet ne serait atteint qu'en 2060 Le T3 est discriminatoire : au détriment d'une vallée peu peuplée mais non moins intéressante, d'autres villages « labellisés » seraient épargnés. Pourtant la route D96, de Martel aux Quatre Routes du Lot est classée « route touristique » par le Guide Michelin. Le T3 est dégradant et destructeur : la micro vallée de la Doue et du Vignon n'est pas suffisamment large pour supporter l'emprise d'un nouvel axe routier. L'équilibre naturel du biotope est menacé.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 1 et 2				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
29	Mr.Lavays sière Gérard. à Martel	Coût Voie ferrée Inondations Voie ferrée Ecologie Cout carbone	S'insurger contre le projet T3 n'est pas de ma part une démarche de petit révolutionnaire. Il est utopique de penser qu'un simple tronçon de quelques kilomètres aurait le pouvoir d'optimiser le bassin d'industrie qui, soit dit en passant, ne correspond pas à la vocation des lieux plus tournés vers l'agriculture, l'élevage et le tourisme. De tels travaux sont fort onéreux. La société Andros pense que ce projet est sans intérêt. Elle préférerait une solution de ferroutage. Le T3 oblige à passer par un péage autoroutier ce qui entraîne un surcoût financier évalué entre 20 et 25 euros supplémentaires par camion. Il est évident que ce coût a un impact que les utilisateurs refusent d'assumer. Quant au ferroutage, même si l'on doit faire des travaux sur les voies et modifier les structures des tunnels, il est moins onéreux que le tracé T3. Le T3 se situe dans une zone de très forte concentration d'eau. De très nombreuses sources et de très nombreux ruisseaux irriguent la plaine. La zone est, de ce fait, régulièrement inondable. Le passage du T3 nécessitera, par conséquent, d'énormes travaux pour rendre possible une telle traversée. Ne jouez pas aux apprentis sorciers (ou sourciers). Evitons de nous exposer à de telles submersions. S'il existe bien une entrée sur l'A20 pour aller vers Brive, il n'en existe pas permettant de descendre sur Toulouse d'où l'idée d'aménager la départementale rejoignant Souillac. Mais là encore, cela n'a pas été budgété. Des travaux forts onéreux, nécessitant des expropriations, des rachats de terrains, encore une fois viendront dénaturer un site qui fait la richesse de la région. Un comptage des camions empruntant la D96 montre, qu'à un large pourcentage, les semi-remorques ou camions bennes ne font que fréquenter la carrière et n'ont par conséquent pas d'incidence sur le trafic trans-départemental concerné.	-
30	Laval Marthe à Martel	Paysage, Coût Inondations	Je ne suis pas favorable au projet routier T3 pour aller de Biars à Brive. Il ne faut pas dégrader le moulin du Friat qui est un joli village dans une belle vallée mais je sais qu'il y a des crues terribles. Cette route est très inutile et trop chère	-
31	Noble Pierre à Martel	Paysage Coût	Je suis contre le T3 qui me semble inutile et très coûteux, dégradant et destructeur du paysage	-
32	M. Parente de Maisons-Lafitte	Impact écologique	Je suis contre la construction du T3 qui ne ferait que détruire l'écosystème pour un avantage néant. Les arguments développés pour cette construction sont spécieux. La ruralité du nord du Lot doit être sauvegardée à tout prix.	-
33	Terant à Creysse	Impact écologique	On ne saccage pas la nature. Non nécessaire et incohérent	-
34	Fages Christian à Martel	Coût	Le projet T3 pour désenclaver le nord du Lot repose sur des analyses qui ont volontairement minoré les coûts. L'accès au sud est une nécessité, soit par la modification de la gare de péage de Gignac, soit par la réalisation d'un lien entre la route de Brive et la route de Souillac qui permet d'accéder à la gare de péage de Souillac. Aucune de ces dispositions ne figure dans le projet du T3. Dans le même temps, nous apprenons que le Préfet du Lot demande au Maire de Martel de garder les réserves foncières pour la réalisation d'une jonction sud pour la voie d'avenir. Ainsi, il est parfaitement établi que l'accès à l'A20 par le sud a volontairement été exclu du projet T3 pour en minorer les coûts et obtenir un vote sans discussion.	-
35	J Rouchon - Mazerat à Martel	Tourisme	Plus de mille personnes, par année, fréquentent nos lieux en arrivant à pied par les chemins de randonnées pédestres. Ce chiffre est en constante augmentation. Le projet de route T3 va à l'encontre totale du souhait de ceux qui visitent ce pays. Il démolit l'investissement de générations d'opérateurs culturels et touristiques.	-
36	L. Verdier à Martel	environnement nuisances	Non aux camions dans Martel, Non à la pollution dans Martel. Oui au projet de voie d'avenir.	+
37	Fichet Vincent	Nuisances Tourisme	Je suis pour le projet Voie d'avenir qui est porteur d'espoir pour Martel et ses environs, espoir d'un lieu de vie plus calme avec moins de pollution, moins de bruit, mieux desservi pour plus de tourisme et d'emploi.	+
38	C De Broglie à Sarrazac	améliorer routes existantes	Je déclare que le tracé T3 (entre Condat et Martel choisi après des études complètes sur tous les aspects du problème) est intéressant. Il n'en reste pas moins que si une alternative pouvait être trouvée en une amélioration simple des voies existantes, j'y souscrirais plus volontiers.	-/+
39	Chabreyre Jérôme	Impact écologique Coût, améliorer l'existant	Il est d'une évidence incontestable, à ce jour, que la poursuite du tracé T3 retenu n'a pas raison d'être, ne répondant en rien à un intérêt général et s'imposant, au contraire, comme une absurdité, un scandale d'ordres écologique, économique et politique. D'autres priorités pour le département s'imposent. Je suis totalement opposé au projet de « voie d'avenir » T3.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 1 et 2				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
40	Bouquié Christian à Martel	Paysage Tourisme	L'économie de Martel et de ses environs dépend en grande partie du tourisme. Des centaines de personnes randonnent sur nos chemins, du ruisseau de Murlat à Escougnès en passant par la Croix Mathieu et reviennent sur Martel, à pied, à vélo, à cheval. Ouvrez les yeux ! Détruire un tel site pour faire passer des camions pour aller plus vite (vers où). Nos enfants n'auront-ils pas le droit de voir de leurs propres yeux cette nature ?	-
41	D. Macfarlane Ian (G.B.)	Améliorer les routes existantes Coût Impact écologique	Il serait ironique que cette vallée, si calme et accueillante, soit détruite par une nouvelle route dédiée aux camions, une route d'un coût exorbitant qui n'est pas attendue d'être rentable avant 45 ans d'ici. Je vous prie d'envisager favorablement d'autres solutions au problème de fret dans la région, y compris l'aménagement des routes existantes et de nous laisser la paix dans cette vallée si typique du Lot	-
42	Mila Martine à Sarrazac	Routes existantes	Idem 38	+/-
43	R. Guégan à Sarrazac	Routes existantes	Idem 38	+/-
44	Mercier Françoise à Cuzance	Impact écologique Coût Améliorer l'existant	Ayant consulté les registres, je ne peux qu'être contre un tel projet qui n'est ni logique, ni complet, ni écologique et fort coûteux. Il propose une voie nouvelle à travers un vallon au départ de Condat pour déboucher au nord de Martel sur la D840. Et après ? Rien ne sera résolu pour le sud de Martel puisque les camions venant de Gramat ne pourront même pas profiter de ce tronçon T3, aucune liaison n'étant prévue autour de Martel. Il détruira une région naturellement sauvage ainsi que des sites naturels remarquables. Il coûtera fort cher aux contribuables alors même que les départements n'arrivent pas à entretenir les routes existantes.	-
45	Fréchou Patrice à Paris	Paysage Coût routes existantes	Le coût annoncé de 55 M€ (et qui, selon une règle invariable en matière de dépenses publiques sera outrageusement dépassé). Les études connues démontrent que le tracé T3 du projet routier ne répond nullement aux objectifs sociaux et économiques invoqués à l'origine. Il n'est fourni aucune démonstration plausible d'un quelconque avantage social, économique, financier. Le tracé T3 est inutile : le bassin de Bretenoux est déjà desservi par 3 axes routiers rénovés (D807, D720, D38, D803, D820). L'autoroute A20 est proche tout comme l'aéroport de Brive. Le tracé T3 est discriminatoire : au détriment d'une petite vallée peu peuplée mais respectable -la route D96, de Martel à Quatre Routes du Lot est classée route touristique par Michelin- on voudrait désormais dédier cette route aux camions. Que les organisations professionnelles concernées demandent seulement un accès direct à Brive. Lors de la concertation publique faite en 2010, seuls 9% étaient favorables au tracé T3.	-
46	Amery Léo à Martel	Impact écologique Coût routes existantes	J'exprime mon avis que la « voie d'avenir » T3 est INUTILE et j'y suis opposé. C'est un projet coûteux et surdimensionné, un projet dégradant et destructeur d'un environnement biologique, écologique, patrimoniale et archéologique. C'est un projet inutile au vu des nombreuses routes existantes qui desservent le nord du lot.	-
47	Maliakas Stratis à Paris	Paysage Coût routes existantes	Non au tracé T3. Nous sommes consternés de voir le mauvais choix fait pour le passage de l'élargissement de la route départementale dans la vallée alors que la possibilité de passer par la Causse entrainerait moins de désagréments. L'inutilité de ce choix est totale. Un réexamen des inconvénients du projet retenu serait le bienvenu.	-
48	Delmond Laurence à Martel	Paysage Impact écologique Tourisme routes existantes	Ce tracé ne correspond pas aux objectifs prioritaires à l'origine de ce projet. Il impacterait irrémédiablement le patrimoine bâti : 12 moulins le long du Vignon, le château de la Tulle ainsi que le paysage très caractéristique du nord du Lot constitué par les vallées de la Doue et du Vignon, leurs causses et coteaux environnants. Ce désenclavement ne passe pas par le sud. Pour les habitants du nord du Lot, Brive est le pôle d'attractivité : commerce, santé, culture, éducation, sport, etc. En cas d'urgence médicale dans la zone concernée, il est illogique de passer par Martel pour rejoindre Brive. Le développement économique du Lot passe notamment par le développement du tourisme vert. Cela veut dire : protéger nos paysages et valoriser nos routes touristiques comme la RD 96 qui va des Quatre Routes à Martel. Cette route est sur l'axe touristique Brive, Turenne, Collonges-la-Rouge, Martel, Rocamadour, le Gouffre de Padirac et Souillac elle-même desservie par l'autoroute A20. Il est illogique d'en faire la route des camions. Martel n'est pas enclavé. Son développement passe et passera encore plus dans l'avenir par le tourisme que les élus veulent développer. Les vallées autour de Martel font le charme de cette région. Protégeons ces routes que les touristes aiment emprunter pour oublier la pollution visuelle et sonore. Le tracé sud T3 est inutile. C'est un non-sens	-
49	P.Creighton Cazillac	Coût	The T3 is too expensive and serves no useful purpose. Merci de bien vouloir interpréter ces remarques.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 1 et 2				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
50	Lavour R. à Martel	Coût Voie ferrée	Le trace T3 paraît être un très mauvais choix pour les raisons suivantes : Que se passe-t-il à l'arrivée des camions sur la RD 840 ? Comment vont-ils repartir sur Souillac ? Nécessité d'aménager la route de Dalou (encore d'autres dépenses) et ensuite la 703 n'est pas à la hauteur. Le choix le plus judicieux : faire déboucher cette déviation au niveau de la sortie 54 et créer à cet endroit un accès pour l'A20. Le T4 était, sans conteste, le plus judicieux. Pourquoi pas le ferroutage pour Andros ? Opposition catégorique à ce projet.	-
51	J. Garneau Martel	choix judicieux	Tout à fait d'accord avec le T3 pour désenclaver le bassin de Biars. Toutes les études faites en son temps ont privilégié ce tracé ; il est donc un peu tard pour revenir dessus.	+
52	Conty Charles à Pleurtuit	Améliorer routes existantes Voie ferrée Coût Tourisme	Moderniser la voie ferrée actuelle et ses infrastructures dans le but de limiter le nombre de poids lourds et ainsi offrir aux futures générations un exemple de notre implication dans ce domaine au combien stratégique et coûteux à terme, serait un plus pour cette région et certainement une valorisation de l'action des politiques aux yeux de la population. Le réseau routier existant correspond à la vocation touristique de cette belle région et mériterait d'être valorisé en l'état pour attirer davantage de touristes. Espérant avoir attiré votre attention sur l'innocuité de ce projet...	-
53	O. Belle Agen	Coût	Ce projet de T3 est inutile ; il existe déjà 3 axes routiers et c'est assez. Ce projet est dispendieux	-
54	O.Deslandes à Paris	Paysage Coût	Ce projet serait dédié aux camions quitte à dénaturer une route tranquille, perturbant son habitat et ses riverains. Pour quelles raisons dépenser 55 millions d'euros dans un projet, probablement en pure perte. Je m'oppose totalement au projet T3	-
55	Devalois Laurence et Jean Loup à Paunac	Paysage Coût Voie ferrée impact carbone	Je suis totalement opposé au saccage de la vallée du Vignon pour faire passer une route inutile et dispendieuse. Des comptages récents ont été effectués pendant les travaux de Bétaille. On a ainsi faussé les résultats en comptabilisant la noria de camions faisant d'incessantes navettes entre le chantier et la carrière « Sourzat ». Le PDG du célèbre confiturier est contre ce projet, lui qui proposait la réactivation de la desserte ferroviaire desservant son usine. On n'a jamais vu des transporteurs empruntant un trajet plus long décidé par les élus locaux !!! Aucun gain de vitesse n'est à espérer.	-
56	Mme. & M. Brun à Murel	Impact écologique Coût	Je m'oppose au projet T3. La dépense est dispendieuse	-
57	N.Guntenaar à Lasvaux	Paysage Coût	Peut-on encore envisager un tracé tel que le T3, destructeur d'un paysage magnifique, coûteux et mal calculé si on regarde toutes les omissions de coût qui vont se rajouter. Investissez dans l'environnement superbe au lieu de faire ce massacre.	-
58	V. Gouygou	Tourisme	Je suis prêt à militer contre ce projet. Le Lot est touristique et les touristes viennent chercher ce que vous voulez détruire.	-
59	Mme Verdier à Martel	choix judicieux	Je subis quotidiennement un défilé de camions asphyxiant. Le matraquage des écolos qui ne subissent pas ces nuisances est pour le moins énervant. Le T3 est la seule solution.	+
60	Mme. Et M. Hartemann à Loupchat	Paysage Coût	Nous sommes CONTRE ce projet coûteux, inutile, partisan et destructeur. Le chantage à l'emploi que certains utilisent est inacceptable. Nous craignons que cette enquête d'utilité publique ne soit « bidon »	-
61	Gaquieu Michel à Paris	Voies ferrées, Routes existantes Paysage	Ce projet est en contradiction avec votre objectif de renforcement du pôle Nord du Lot. Il détruit une vallée qui a des atouts touristiques et écologiques. Utiliser les solutions ferroviaires ou améliorer les voies existantes. Ce projet est inutile, dangereux, coûteux et destructeur. Je m'oppose au tracé T3	-
62	J. Massot à Paris	Coût	Je m'oppose formellement au projet de voie d'avenir T3. Il est surdimensionné et coûteux.	-
63	P. Dufour à Loupchat	Améliorer routes existantes, Coût	Je suis opposé au projet voie d'avenir dit T3. Projet dispendieux en cette période. Tracé non logique : il suffirait d'aménager les routes existantes. Je m'oppose à ce tracé	-
64	J. Ganouste à Martel	Impact écologique Coût	Je suis totalement opposé au saccage de cette formidable vallée du Vignon pour faire passer une route inutile et dispendieuse.	-
65	A. Gouygou Martel	judicieux	OUI pour ce projet	+
66	Crémoux Adrienne	judicieux	Si le T3 évite aux trop nombreux camions de traverser Martel, il est urgent d'avoir une solution -T3 ou autre- mais vite.	+

Contributions des particuliers à Martel : registres 1 et 2				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
67	Crémoux L. à Martel	judicieux	Si le tracé T3 évite toutes les nuisances dues aux nombreux camions, faisons-le tout de suite en incluant sa poursuite en joignant la route de Brive à celle de Souillac.	+
68	Delahaye JF à Martel	judicieux	Dans le respect des règles de l'environnement, je suis favorable à la solution T3 tout en souhaitant son prolongement pour dévier le trafic venant de Souillac.	+
69	Mme. & M. Sampson St Denis	Voie ferrée	Nous exprimons nos avis fortement défavorables concernant la soi-disant « voie d'avenir ». Avec un bon chemin de fer en plus entre Biars et Brive, nous continuons à poser les questions « pour qui » et « pourquoi »	-
70	Sérager Ch.	judicieux	La voie d'avenir T3 correspond aux besoins sociaux et économiques du nord du Lot.	+
71	Tison Jeanne à Sarrazac	voies existantes Coût	Le tracé T3 entre Condat et Martel, choisi après des études complètes sur tous les aspects du problème ne doit pas être remis en question. Toutefois, il est onéreux. Si pour des raisons financières compréhensibles, il devait être abandonné, il faudrait, soit le revoir « a minima » soit opter pour une réelle amélioration des routes existantes.	+/-
72	M. Alasset à Martel	judicieux	Le T3 correspond aux besoins de désenclavement économique du nord du Lot	+
73	P. Verdier, élu à Martel	judicieux	Je suis favorable au projet de voie d'avenir qui permettra de réduire fortement le trafic de camions dans Martel et qui désenclavera le bassin de Biars - Bretenoux - Saint Céré. Je demande que le barreau nord-ouest de Martel (Dalou) soit réalisé simultanément. Au niveau de la RD 96, il faudrait diminuer au mieux les impacts environnementaux dans la vallée de la Doue et du Vignon.	+
74	C. Beergeot à Martel	judicieux	Je suis favorable à la déviation pour réduire le passage des poids lourds, rue Cap de Ville	+
75	Barbier F et Roblin D	Impact écologique Coût	Je ne vais pas refaire la liste des arguments expliquant l'inutilité de ce projet. En disant non, je demande aux élus de les comprendre avant d'entreprendre des dégâts irréparables.	-
76	F. Delahaye à Martel	judicieux	Je suis tout à fait favorable au projet de voie d'avenir	+
77	M. Cayre à Martel	Voie ferrée Paysage, Coût	Je ne soutiens pas ce projet qui ne privilégie pas le ferroutage, qui est destructeur de sites naturels et touristiques Dont la liaison avec la RD Souillac - Martel n'est pas précisée et dont le coût est manifestement sous-évalué.	-
78	Tricoche Stéphane et Sophie à Loupchat	Impact écologique Coût Voie ferrée	Demeurant à Loupchat, nous nous interrogeons sur ce tracé T3. Il va être destructeur et dégradant pour notre territoire. Il ne permettra pas de garder le pittoresque de notre territoire qui vit du tourisme. Ce projet est inutile car il ne désenclavera pas le nord du Lot. La proposition du PDG d'Andros est la réactivation de la desserte ferroviaire desservant son usine et en aucun cas ce tracé coûteux. Ce projet « voie d'avenir » est inutile, coûteux et surdimensionné.	-
79	Masurel Jean-Claude			
80	Tabary Sylvie	Impact écologique Routes existantes	T3 oui ; en minimisant les impacts sur l'environnement, en reprenant au maximum les voies existantes qui peuvent être améliorées, en allégeant le trafic des camions sur Martel. Si abandon, penser au fret SNCF.	+
81	MA Donolo	judicieux	OUI	+
82	JP Donolo	judicieux	OUI	+
83	B. Pons	judicieux	OUI	+
84	Tutaj Florek	Impact écologique voie existante	Ce projet T3 est assez irrationnel à la veille de la réunion Cop 21 qui doit se tenir à Paris en décembre 2015. On ne peut plus se permettre ce genre d'action, ni ici ni ailleurs. Quant au désenclavement ? tarte à la crème ! L'argument est massif mais très démagogique parce que, où que l'on se trouve, on est à moins de 10 km d'un axe routier qui converge vers un grand carrefour européen autoroutier, Nord Sud et Est Ouest.	-
85	E. Yvon à Martel	Coût impact carbone	NON au T3 inutile, exorbitant, hasardeux et coûteux. L'étude a été sous-estimée. Les camions Andros ne s'en serviront pas. Non à l'endettement des contribuables du Lot !!!	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 1 et 2				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
86	Dumond-Cérou Marie Pierre & Cérou Paul, Olivier à Martel	Coût Paysage Voie ferrée	Je suis vivement opposée au projet « voie d'avenir » T3. Il ne correspond pas à l'objectif de désenclavement du nord du Lot. Le Conseil Général de la Corrèze s'est retiré de ce projet alors qu'il en avait été la locomotive pendant près de 15 ans ; maintenant, la charge financière incombe au Conseil Général du Lot donc au contribuable lotois. La dépense annoncée de 55,6 M€ à ce stade du projet est loin d'être la somme finale puisque des études restent à venir et des ouvrages à chiffrer. Impact sur l'environnement inévitable et considérable quoiqu'on en dise. La route existante, la D96, est classée pittoresque sur la carte Michelin 337. La vallée de la Doue et du Vignon présente la flore et la faune caractéristiques du Causse. Que fait-on du feroutage ? Pour moi, ce projet est inutile, dispendieux et destructeur de tout ce qui fait la richesse de notre patrimoine : « très nature, très LOT »	-
87	Mme. & M. Verlhac	Coût	Le T3 est un tracé « pis-aller ». Le coût est exorbitant pour un département rural qui devrait avoir d'autres priorités, notamment l'action sociale.	-
88	C. Lamic Montvalent	Coût, Paysage Tourisme	Projet T3 coûteux et inutile. Pour les camions pas pour ls indigènes lotois ni pour les touristes qui aiment le cachet de cette route et sa richesse paysagère.	-
89	Lepers Leslie à Martel	Coût Ecologie Tourisme	Eléments principaux : économiquement pas crédible, écologie, cher. Le T3 ne tient pas compte de l'attrait d'un tourisme de qualité Son tracé ne semble pas répondre aux besoins de désenclavement du nord du Lot	-
90	Guebier P. et A, Martel	Coût	Coût du projet disproportionné par rapport à l'utilité du projet économique pour la région	-
91	C. Gauchet à Martel	judicieux	Ce T3 pour qui ? Quand les habitants, les maires concernés et les élus se prononcent contre, il serait bon d'en tenir compte.	-
92	Combridge Ian	Impact écologique	C'est déjà le 21 ^{ème} siècle. Les grandes routes ne sont plus nécessaires surtout si elles détruisent la beauté de ce magnifique vallon	-
93	JM Becquet à Martel	Impact écologique	Je suis contre ce projet qui va détruire mon espace de chasse donc de liberté	-
94	F. Carpentier	Impact écologique	Je suis contre la défiguration de ce secteur uniquement pour le profit de certains	-
95	A. Fréchin à Martel	Impact écologique Coût	Je suis contre ce projet sous-évalué et dévastateur	-
96	JJ Rougié St Denis lès Martel	Voie ferrée	Elus lotois : ce projet est une aberration comme les autres et notamment comme l'aéroport, fiasco notoire et inutile. Le transport de marchandises pourrait se faire par rail (souhait des dirigeants d'Andros). C'est une notoire imposture que celle de déclarer que les camions ne passeront plus par Martel quand la T3 sera réalisée. On continuera de les voir et de les entendre sur la RD803 et dans la traversée hasardeuse de St Denis, sans parler des difficultés de croisement dans les virages de la côte des Mathieux. Je suis délibérément opposé à cet avatar.	-
97	JL Laborie, maire Cuzance	judicieux	Le T3 est indispensable au développement de l'économie de CAUVALDOR, colonne vertébrale du développement de notre région NORD LOT.	+
98	M. Bouquié - Bergouniou	Impact écologique	A mon sens, c'est un projet très lourd vu la configuration du terrain avec des conséquences environnementales importantes puisque l'on va dénaturer les lieux, ce qui paraît impensable ! Les camions éviteront les détours et passeront au plus court. Réfléchissons, réfléchissons avant d'endommager un si beau territoire.	-
99	Kandel Dominique à Floirac	Coût Impact écologique	Je ne suis pas favorable au projet T3 pour les raisons suivantes : Le T3 est contraire aux intérêts publics. Il est inutile car le bassin de Bretenoux est déjà desservi par trois axes routiers rénovés : D807, D720, D803 et D820. Ce projet est une dépense d'argent public déraisonnable Ce projet se fait au détriment d'une très belle vallée classée « route touristique » par le guide Michelin L'équilibre naturel du biotope sera menacé et l'impact biologique, écologique, patrimonial, archéologique et spéléologique n'aura pas été suffisamment étudié. Je m'oppose donc au projet T3	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 1 et 2

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
100	Du Closel Aymar à Paris	Durée du trajet Tourisme impact carbone	1 ^{ère} remarque : avec le tracé sud T3, il y aura 6 kms de plus pour aller à Brive (15 km entre Vayrac et Martel). Un échangeur d'autoroute aujourd'hui à sens unique. La RD 96 qui va des Quatre Routes à Martel est un axe touristique (Brive, Turenne, Collonges la Rouge, Martel, Rocamadour, le Gouffre de Padirac et Souillac. La RD 96 est desservie par l'autoroute A20. En faire la route des camions est une aberration. Par conséquent, le tracé sud T3 est totalement inutile. C'est un non-sens !	-
101	JM Masurel à Sarrazac	Améliorer routes existantes	Le tracé T3 entre Condat et Martel, choisi après des études complètes sur tous les aspects du problème est intéressant. Il n'en reste pas moins que si une alternative pouvait être trouvée en une amélioration simple des voies existantes, j'y souscrirais plus volontiers	+/-
102	Stenning Pénélope à Strenquels	Coût Voie ferrée	Nous exprimons nos avis fortement défavorables concernant la soi-disant « voie d'avenir ». Le coût, déjà très onéreux, va monter après le démarrage de ce projet. Avec un bon chemin de fer entre Biars et Brive, nous continuons à poser les questions : « pour qui ? » et « pourquoi ? »	-
103	Peyrus Florent à St Sozy	Impact écologique Améliorer routes existantes Coût	Je suis sensible à ce genre de projets...qui me paraissent destructeurs pour l'environnement et inadaptés au Monde futur que je souhaiterais que nous construisions.. Ne pourrait-on pas arrêter les « dégâts » et essayer de faire comprendre à tous ces élus. Dévier simplement et seulement les bourgs encombrés, favoriser le transport par rail, améliorer et élargir à certains endroits l'existant. Pourquoi faire toujours plus large, plus droit, plus vite...quoiqu'il y aura bien des radars pour freiner tous ceux qui roulent trop vite Je pense que ce projet coûteux (où tout ne semble pas avoir été comptabilisé) est incohérent dans la situation économique actuelle.	-
104	Pommier Bernard à Strenquels	Impact écologique Coût voies existantes voie ferrée	Ce projet, dédié aux camions ne l'oublions pas, j'en entends parler depuis plus de 20 ans et à ce jour il ne s'est jamais réalisé ! A l'origine, faciliter l'accès à l'autoroute A20 des camions Andros était justifié et recevable. Aujourd'hui on remet ce projet à l'ordre du jour et il est sans intérêt donc inutile. Il ne correspond pas aux attentes des acteurs économiques qui, après s'être exprimés pour un tracé direct nord, sont aujourd'hui silencieux. De Biars, ils prennent la RD940 vers Beaulieu puis vers Tulle pour ensuite rejoindre l'autoroute A20 par l' A89 pour rejoindre le nord. S'ils veulent rejoindre Brive, ils empruntent la RD 38 qui a été réaménagée par les corréziens. Ce projet est trop coûteux. Ce projet est destructeur d'un paysage jusqu'à ce jour préservé et qu'il faut valoriser car c'est un atout majeur pour l'activité touristique prônée par nos élus. Les élus ont choisi un pis-aller incohérent et donc inutile. Un pis-aller à beaucoup plus que les 55M€annoncés qui, pour un projet dénommé « Lot-Corrèze Voie d'Avenir » sera entièrement à la charge des lotois. J'habite en bordure de la RD96. Je vois des camions passer (beaucoup de la carrière de Maradène). Je ne vois pas de camions de la société Andros et les camions que je vois desservent uniquement le secteur de Martel et ses environs. Ce que je dis là est important car significatif que cette voie d'avenir ne correspond pas à une nécessité et, compte tenu de son coût, est totalement inutile. Ce projet n'a aucune utilité publique ; je m'y oppose.	-
105	Saudrais Valérie à Martel	Coût Paysage Améliorer routes existantes	Quels aménagements sont prévus sur la RD840 entre le raccordement avec le T3 et l'autoroute A20 ? Le trafic sera intensifié et les zones « accidentogènes » seront multipliées ; Les centres bourgs connaissent très peu d'accidents. Ce n'est pas le T3 qui résoudra les problèmes liés à la traversée de Martel par les camions. Repensons le problème et cherchons des solutions qui auraient un impact moins onéreux et moins nuisible sur l'environnement. Ne pourrait-on pas imaginer un tracé qui suive la vallée des Quatre Routes et continue vers Brive en passant vers Boulou les Roses ou un tracé qui emprunte les axes existants. Nous avons 2 entrées d'autoroute à proximité de Martel et un aéroport. Faut-il encore et toujours des voies rapides ?	-
106	F Barbier à Souillac	impact écologique	Projet inutile, devenu obsolète. Il est sage de le comprendre avant d'entreprendre des dégâts irréparables.	-
107	Galichon Agnès	Utiliser les routes existantes Coût	Des solutions plus raisonnables semblent exister en passant par le réaménagement des routes existantes. Il est apparu, pendant la réunion du 30 juin à Martel que le projet avait été nettement sous-évalué. Ce projet « voie d'avenir » est inutile et je m'oppose au trace T3.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 1 et 2				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
108	De Broglie Edouard	judicieux	<p>J'ai décidé d'investir 300 000€ dans la création d'un centre de séminaire et de formation à Sarrazac.</p> <p>Je vous demande de confirmer clairement la mise en place du T3 à minimum c'est-à-dire de la façon la plus économique possible améliorant nos accès à l'A20 vers Souillac et Cahors via Martel. L'abandon de ce projet après les millions investis en études et les années de discussions et de réunions ferait insulte à tous les gens qui se sont mobilisés.</p> <p>Tenant compte</p> <ul style="list-style-type: none"> - des nouvelles directives de « mobilité durable » mettant en avant l'abandon de nouvelles structures de transport au profit de l'entretien et de l'aménagement des réalisations existantes et du développement du transport ferroviaire - de l'urgence de réaliser des voies plus commodes reliant Biars à l'A20 réclamées par les entrepreneurs, et cela par le plus court accès possible à l'autoroute elle-même - de la nécessité des communes du Nord du Lot (habitants et entrepreneurs) d'avoir un accès amélioré à leur centre administratif départemental (Cahors) et régional (Toulouse) - du respect de l'environnement, des surfaces et des productions agricoles, du patrimoine paysager et naturel <p>Je vous demande d'émettre un avis favorable à la réalisation du tracé T3 en vous suggérant les réserves suivantes : Une indispensable protection visuelle et acoustique efficace pour les riverains de la D96 et la protection paysagère du site de la vallée du Vignon et notamment du hameau de Friat avec l'impérieuse nécessité de rectifier les virages dangereux.</p>	+
109	Del Rio Monique et Jean- Bernard aux 4 Routes	<p>Impact écologique Paysages Impact carbone Améliorer les routes existantes Coût</p> <p>respect des critères d'utilité publique</p>	<p>Nous nous opposons formellement à ce projet de route dit « voie d'avenir » dit T3 décidé par le Conseil Général du Lot et ce notamment pour les raisons suivantes : Projet inutile, destructeur et pharaonique. Ampleur colossale du chamboulement opéré par ce projet dit « s'utilité publique ».</p> <p>Paysages magnifiques fortement affectés tant dans le « contexte urbain » que par les « visibilitées directes, les vues rasantes, les perceptions proches. L'avis de l'Autorité Environnementale conclut d'ailleurs que ce projet manque de « lisibilité » en ce qui concerne les émissions de CO2, la circulation automobile, la consommation en carburant et les émissions des principaux polluants atmosphériques. La seule parcelle non inondable où est prévue la station d'épuration concernant les communes de Strenquels, Condat et les Quatre Routes du Lot, assainissement indispensable se situe sur le fuseau du T3. Le T3 entrainerait une aggravation du coût de la station. Les carrefours sont importants puisqu'ils constituent un risque d'insécurité. Le T3 en comporte 40 entre Condat et l'autoroute. Par coût total réel, il s'agit du « coût global de l'opération comprenant non seulement les acquisitions foncières menées en vue de la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique mais également le coût des travaux rendus nécessaires par cette opération. Mr. François Sanson, Directeur des infrastructures et de l'aménagement au Conseil Général du Lot a déclaré au cours de la réunion publique du 29 mai 2013 à Vayrac : « si la solution T3 est choisie, nous n'imaginons pas la mettre en œuvre sans offrir une possibilité de désenclavement vers le sud » et il a ajouté : « pour moins de 10 millions d'euros, nous prolongeons le T3 sur la route de Martel à Souillac. Ce projet est illégal au regard de l'estimation de 55 M€ (CAA LYON 18 avril 2013 n° 12LY01588 inédit au recueil Lebon ayant annulé une DUP au motif que l'estimation sommaire des dépenses n'incluait pas le coût lié « aux autres phases du projet d'élargissement de la voie en cause et qui concourent à la réalisation de la même opération. Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Phase administrative de l'expropriation. Avant de décider, l'administration doit examiner l'intérêt de la solution consistant à améliorer l'existant et à ne rien entreprendre de nouveau.</p>	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
M89 (lettre)	Lydie Laval Martel	Projet inutile	Mets en doute les résultats d'un récent comptage routier (qui prend en compte le trafic poids lourds de la carrière lié à un chantier à Bétaille). Rappelle que le PdG du célèbre confiturier est contre le projet et qu'il propose la réactivation de la desserte ferroviaire. Ne croit pas que les transporteurs vont emprunter un trajet plus long, ni respecter des interdictions de passage.	-
M90	Judith Ressinger	Projet utile	Est favorable au projet « pour toutes les raisons expliquées cent fois déjà ». (mais elle ne donne pas de précisions...)	+
M91	Famille Alain Pasquier Martel	Projet utile	Est d'accord pour que les camions ne traversent plus Martel. « Nous en avons marre ».	+
M92	Didier Delage Cazillac	Paysage, tourisme, inondations, faune	Le T3 va défigurer le paysage, la RD 96 est qualifiée de « route pittoresque » sur la carte Michelin : cela ne gêne pas le Conseil départemental de la transformer en axe routier dédié aux camions, alors que le tourisme est une ressource essentielle pour le Lot ? Est-ce raisonnable de bitumer des zones agricoles et touristiques pour faire rouler des camions ? Et la faune dans tout ça ? Sans compter les inondations qui se sont déjà produites en 1993 à Friat.	-
M92 bis	Denise Soulage Cazillac	Impact carbone Feroutage Projet inutile Faune	Projet dédié uniquement aux camions très polluants et dommageables pour la santé, car le transport routier est à l'origine de 30 % des émissions de gaz à effet de serre. Où est donc l'utilité publique d'un tel projet, qui de plus est le plus long de tous les tracés ? Pourquoi ne pas avoir privilégié le feroutage ? Les besoins de la population, les intérêts touristiques et les finances du département sont sacrifiés. De plus, le projet détruit une bonne partie de l'espace vital pour les animaux sauvages.	-
M93	Annick Rougié Lieu ?	Projet incomplet	Ce projet ne désenclave pas les bassins de St. Céré et Bretenoux quant au raccordement à l'A20. Par contre, il ne peut être valable que dans le cas où une liaison avec Souillac serait envisagée après la RD840, et mise en service en même temps.	-
M94 (lettre depuis UK)	Sidney Goodman UK	Tourisme	Visiteur fréquent de Martel depuis 50 ans, il souhaite exprimer son opposition au projet qui détruirait les qualités de la région (calme, silence, coins de verdure). Le cout serait considérable sans aucun avantage pour la région.	-
M96 (lettre)	Dr. Eric Sorrel Dejerine Paris	Projet inutile, cher et destructeur	Visiteur fréquent de Strenquels, c'est avec consternation qu'il a pris connaissance du projet T3 : projet inique qui ne semble que servir des intérêts privés et ne peut en aucun cas apparaître d'intérêt public, projet particulièrement dispendieux, à fortiori en période de crise, projet destructeur supprimant une route touristique pour en faire un axe des camions. Il est regrettable que dans notre payse, politiques et administrateurs ne soient pas impliqués en leurs noms propres, pour la responsabilité de tels projets. Place au bon sens.	-
M97 (lettre)	Pascal Littman St. Mandé	Projet inutile, cher et destructeur	Visiteur fréquent de la région de Martel, il est particulièrement choqué du projet T3 dont il ne voit aucune utilité sinon de créer un appel d'air pour des camions dans une région préservée. Ce projet apparaît à ses yeux inutile (le bassin de Bretenoux est déjà desservi pour 3 axes routiers renouvés), dispendieux (dépense déraisonnable en période de crise et de déficit abyssal, d'autant plus que le budget prévisionnel semble nettement sous-estimé), hasardeux et anachronique (seuil de rentabilité atteint en 2060 ?), discriminatoire (au détriment d'une humble micro-vallée peu peuplée, pour épargner d'autres villages « labellisés »), dégradant et destructeur (la vallée Vignon / Doue n'est pas assez large pour supporter l'emprise d'un nouvel axe routier), menace l'équilibre naturel du biotope.	-
M98 (lettre)	Mme. & M. Conti Metz	Projet inutile, cher et destructeur Développer à la place le fret et réaménager les routes existantes	Visiteur fréquent de la région, ils ne sont pas favorables au projet T3 car il apparaît à leurs yeux inutile (le bassin de Bretenoux est déjà desservi pour 3 axes routiers renouvés), dispendieux (dépense déraisonnable en période de crise et de déficit abyssal, d'autant plus que le budget prévisionnel semble nettement sous-estimé), hasardeux et anachronique (seuil de rentabilité atteint en 2060), discriminatoire (au détriment d'une humble micro-vallée peu peuplée, pour épargner d'autres villages « labellisés »), dégradant et destructeur (la vallée Vignon / Doue n'est pas assez large pour supporter l'emprise d'un nouvel axe routier). De plus, le tracé ne correspond pas aux objectifs initiaux socio-économiques et impacterait irrémédiablement le patrimoine bâti, 12 moulins le long du Vignon, le château de la Tulle... En lieu et place, préservons plutôt l'identité rurale lotoise et favorisons le développement local par le réaménagement des routes existantes et du transport du fret.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
M99 (lettre)	Mme. & M. Hamelink Cazillac	Projet inutile, cher et destructeur	Le Lot est l'un des plus beaux endroits de France et peut-être du monde, réputé pour ses paysages remarquables et sa nature diverse. L'avenir du Lot compte sur le tourisme et la construction du T3 va gâcher un coin qui attire beaucoup de visiteur. Si on commence ici, ce sera aussi difficile de rejeter des projets similaires ailleurs dans le département. L'avenir de nos enfants dépend du respect et non pas de la destruction de notre environnement. En plus, en tant que contribuable, nous ne sommes pas du tout d'accord si notre argent aide à financer cette voie couteuse. Avec le chemin de fer existant entre Biars et Brive, nous posons la question « pour qui » et « pourquoi » ?	-
M100 (lettre)	Mme. & M. Louveau Strenquels	Projet rétrograde Demande d'investissements d'avenir plus utiles pour le DD	Installés depuis 2014 à Strenquels nous avons choisi d'habiter le Lot pour son patrimoine qui constitue un avantage également économique : les entreprises d'avenir qui choisissent de s'installer dans le Lot ne peuvent qu'être séduites par cet indéniable atout, gage de qualité de vie et de stabilité professionnelle pour leur personnel ! Le Lot dispose par ailleurs d'un autre avantage : un excellent réseau d'infrastructures routières déjà existantes (et plus que suffisantes : la faible densité du trafic sur l'A20 en témoigne). Ce n'est donc pas le manque de routes qui handicape le Lot. Le déficit d'infrastructures est réel, mais concerne les seules télécommunications : quand l'internet et le téléphone portable ne sont pas fonctionnels sur l'ensemble du territoire, comment prétendre à la modernité ? Comment comprendre que le Lot, déjà très endetté, souhaite consacrer un budget pharaonique à une nouvelle infrastructure...routière, digne des années 60 ! Comment peut-on souhaiter revenir 50 ans en arrière, au mépris de l'avenir, à l'époque du DD ? Nos élus, regardent-ils l'avenir dans leur rétroviseur ? Quel département a les moyens de doubler une autoroute par une énième autre route ? Si nos élus souhaitent laisser une trace des responsabilités aux générations futures, qu'ils décident de vrais investissements d'avenir (relance du transport ferroviaire etc.). PS : Afin d'aider à dépenser ces 55 M€, nous demandons que des pare-bruits soient posés tout le long de la route côté Strenquels, depuis Carlat jusqu'au château de la Tulle.	-
M101 (lettre)	Claude de Broglie Sarrazac	Projet doit permettre un accès vers le Sud	Demande que le T3 entre Condat et Martel choisi après des études complètes de plusieurs années ne doit pas être remis en question sur le fond. Il est la seule solution pour permettre à nos communes du Nord du Lot d'accéder rapidement à notre centre administratif de Cahors. Toutefois, je comprends que toute solution est onéreuse. Si pour des raisons financières, ce tracé devait être abandonnée, il faudrait soit le revoir « à minima », soit au pire opter pour une réelle amélioration de toutes les routes existantes pour répartir le trafic avec en priorité un accès au Sud vers Martel, Souillac, Cahors et Toulouse.	+
M102 (lettre)	Myriam Héricier Ville d'Avray	Projet inutile, cher et destructeur	Je viens dire mon indignation quant au T3. Je connais la région depuis longtemps. La vallée de la Doue et du Vignon est magnifique et présente à la fois un intérêt écologique et touristique. Je suis horrifiée par ce projet.	-
M103 (lettre)	Colette Foulquiès Paris	Projet inutile, cher et destructeur	Je suis inquiète du projet T3. Cela fait 33 ans que je connais cette région et apprécie cette région qui ne doit surtout pas être gâchée par la construction d'une route qu'on appelle la route des camions ? Mon Dieu, par les temps qui courent, est-ce bien raisonnable de dépenser des montants qui sont annoncés pour un projet qui n'a pas de sens. Cet argent devrait être utilisé à des fins plus prioritaires. Préservez cette vallée et son environnement. Renoncez au projet SVP.	-
M104 (lettre)	Edouard de Broglie Sarrazac ?	Entrepreneur demande un projet avec accès vers le Sud Améliorer les routes pour répartir le trafic sur l'ensemble du territoire concerné	Je suis entrepreneur et suite à la décision de T3 décidé en 2014 j'ai décidé d'investir 300 k€ dans la création d'un centre de séminaire et de formation à Sarrazac dont le développement commercial ne saurait se passer d'un accès facilité à l'A20 par le Sud (vers Martel et Souillac), les liaisons au Nord étant parfaitement suffisantes. Si ces décisions n'étaient pas mises en œuvre, je pourrais me voir contraint de faire appel aux tribunaux pour demander des indemnités et je mettrais en vente les locaux. Je demande à nos élus un accès facilité au Sud ou nos tribunaux et centres administratifs. Le contournement de Martel serait déjà une œuvre salutaire ainsi que l'amélioration du barreau Martel-Souillac. Le T3 semble être un bon compromis à condition d'être mise en place de façon raisonnable. L'autre solution (T2-1) aurait saccagé un pays tout entier après cinq siècles de développement harmonieux. Cette décision est donc tout à l'honneur des élus. Mettons-la en place avec modestie et sens de l'économie. Je soutiens à 100 % toutes les remarques déjà faits par Turenne Environnement dont je suis membre et qui est à ma connaissance la seule association vraiment représentative dans nos communes. Les efforts doivent être répartis sur l'ensemble du territoire en améliorant l'ensemble des dessertes en ne faisant pas supporter l'ensemble du trafic par une seule voie. Le T3 doit être accompagné d'une protection visuelle et acoustique efficace pour les riverains. Je vous demande d'émettre un avis favorable à la réalisation du T3. L'abandon de ce projet après les millions investis en études et les années de discussions et de réunions ferait insulte à tous les gens qui se sont mobilisés ?	+

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
M105 (lettre)	Mme. & M. Giri Cazillac	Projet inutile, cher et destructeur	Nous nous opposons fermement au projet T3 dédié aux camions. Malgré les nombreuses études, ce projet n'a en rien démontré son intérêt économique. Aucune voie rapide dédiée aux PL ne stimulera en elle-même le développement industriel du Lot. D'ailleurs, bien peu d'industriels font entendre leur voix pour défendre un projet que seul le Conseil Général semble encore porter. Son coût est exorbitant au regard des finances locales. Le coût environnemental est désastreux, au regard des destructions du patrimoine. L'impact négatif sur la qualité de vie et sur le tourisme est évident.	-
M106 (lettre)	Claire Tardieux Martel	T3 n'est pas la solution / Favoriser le multimodal	Dans une longue lettre, Mme. Tardieux explique les raisons pour lesquelles elle considère que le T3 n'est pas la solution aux problèmes de trafic bien réels, ni au manque d'accessibilité de la zone Biars/ Bretenoux/ St. Céré vers Brive. Après avoir développé en détail divers points (vitesse plus élevée sur des routes plus droites, possibilité de désenclaver par le rail, covoiturage, transports en commun), elle précise : « Le rail n'est pas LA solution, le développement de la production locale n'est pas LA solution, le covoiturage n'est pas LA solution, le bus n'est pas LA solution, m'est c'est en cumulant plein de solution réfléchis que nous aurons LES solutions. »	-
M107 (mail)	Anne Sevestre-Liu Paris	Tourisme et environnement	Opposition farouche au projet. Originaire de Floirac je suis particulièrement attachée à ce terroir, ses paysages, sa flore et faune... L'environnement, le calme et la qualité de vie de ce canton sont des qualités indéniables et des atouts pour le tourisme. Espère que le projet soit rapidement et définitivement abandonné.	-
M108	Tesseyre	Projet destructeur inadmissible	Démolir Friat et ses environs est impensable. Pois : <i>phrase illisible...</i> Attention à ne pas créer une autre Sivens ou Notre Dame des Landes.	-
M109 (lettre complémen-taire à celle du 26/6/15)	Mme. & M. Del Rio Les Quatre Routes (Avocat honoraire)	Partialité des CE Projet inutile, cher et destructeur Impact sur l'air Impact sur d'autres intérêts publics Nombreux carrefours Sous-estimation des dépenses Pas d'utilité publique Améliorer l'existant Dépense irraisonnable	Dans une longue lettre de 9 pages, Mme. et M. Del Rio développent les raisons pour lesquelles ils sont formellement opposés au T3, et citent de nombreux cas de jurisprudence : - Partialité des commissaires enquêteurs : lors de la réunion publique du 30 juin, le diaporama indiquait dans le calendrier des actes à venir « La DUP sera prononcée par le Préfet », ce qui est une anticipation mettant en question la stricte impartialité et la régularité de l'enquête publique en cours. De plus, deux des CE sont domiciliés à Cuzance qui fait partie de la communauté de communes de Martel. Dès lors on peut douter de leur impartialité. - Travaux pharaoniques : l'un des maîtres d'ouvrage (Conseil Départemental de la Corrèze) s'étant retiré du projet, on peut émettre de sérieux doutes sur l'utilité publique de l'opération projetée. L'Autorité Environnementale synthétise dans son avis les détails techniques du projet (nombre de carrefours et giratoires, défrichements, déblais / remblais) : c'est dire l'ampleur colossale du chamboulement opéré par ce projet. - Destruction de paysages exceptionnels : le projet porte des atteintes graves à des zones d'intérêt exceptionnel excédant l'intérêt de l'opération et sont de nature à lui retirer son caractère d'utilité publique. - Atteintes à l'environnement : L'avis de l'AE conclut que le projet T3 marque de « lisibilité » en ce qui concerne les émissions de CO2, la circulation, la consommation de carburant et les émissions des principaux polluants atmosphériques. Dès lors, comment parler d'utilité publique quand on ne fournit pas tous ces éléments majeurs ? - Le T3 porte atteinte à d'autres intérêts publics : projet de STEP à Strenquels (la seule parcelle non inondable disponible se situe sur le fuseau du T3) . - Le T3 ne résout pas le problème de la sécurité routière, car il multiplie les carrefours (points d'insécurité) : une quarantaine entre Condat et l'A20, alors que le tracé T2-1 n'en compte que 25. - Sous-estimation des dépenses : les coûts fournis dans l'étude d'impact ne sont pas détaillés par postes de dépenses, il y a une sous-estimation considérable de l'opération (il manque le coût d'un accès vers le Sud, annoncé oralement lors d'une réunion en 2013 à 10 M€) ; le département a déjà fait une sous-estimation volontaire de l'opération à St. Michel de Bannières, annoncé à 2,4 M€, puis qui est passé à 5,5 M€, soit plus du double. Quel crédit accorder dès lors à l'estimation des 56 M€ pour le T3 ? La jurisprudence montre qu'une DUP peut être annulée pour une sous-estimation et aussi en absence de chiffrage des acquisitions foncières. - L'opération n'est pas d'utilité publique car ses inconvénients sont nettement supérieurs à ses avantages. - L'expropriant aurait dû s'inspirer des recommandations du « Guide pratique de la phase administrative de l'expropriation » qui précise que « avant de décider, l'administration doit examiner l'intérêt de la solution consistant à améliorer l'existant et à ne rien entreprendre de nouveau. » - Coût extravagant : est-il d'utilité publique de se lancer dans de tels investissements alors que la dette publique explose ?	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
M110 (lettre complémen taire à celle-ci dessus)	Idem ci-dessus	Chemin de randonnée Dépense inutile	Lette de 2 pages avec copie de 2 articles récents : - Le T3 passe sur une voie fréquemment utilisée par les randonneurs du chemin de St. Jacques de Compostelle : ce passage ne pourra plus être utilisé si le projet est réalisé. - Articles du Figaro Economie « L'investissement public ne rime pas toujours avec croissance » et La Vie Quercynoise « Résultats catastrophiques pour l'aéroport nord du Lot » : ils confortent l'analyse selon laquelle le T3 est un investissement public inutile grevant encore davantage la dette publique du Lot. <i>(Nota : ces mêmes articles sont reproduits dans le dossier qui nous a été transmis pas le collectif des associations contre le projet)</i>	-
M111	M-France Gallichet Martel		Il est fort agréable de constater que certains élus municipaux sont particulièrement sensibles aux problèmes d'environnement et à la pollution provoquée par un ballet incessant de camions. En raison du charme de Martel qu'il convient de sauver et de la circulation trop élevée rue Porte Pinche, je suis tout à fait solidaire à la réalisation de la Voie d'avenir.	+
M113 (lettre)	Donnarieix Philippe	Coût	55 millions d'euros est un chiffre qui ne me paraît pas raisonnable. Reportez cet investissement réduit sur le parcours Vayrac, St Denis les Martel, Martel puis D840 vers accès n° 54 Gignac à l'A20. Evitez les gouffres financiers pas vraiment indispensables.	-
M114 (lettre)	Chabreurie Alain à Martel	Coût Paysage Impact carbone voie existante	Le site internet www.voied'avenir.fr a une page d'accueil encore aujourd'hui intitulée « LOT ET CORREZE » alors que seuls les contribuables lotois devront financer cette opération. Ce projet est polluant et dommageable pour la santé. L'autorité de l'environnement souligne, d'ailleurs, que ce projet manque de lisibilité. La RD 96 est qualifiée de « route pittoresque » . Est-il raisonnable de bitumer des zones agricoles et touristiques pour faire rouler des camions au diesel. N'est-ce pas un non-sens que ce tracé T3 prévoit une entrée d'autoroute vers le nord (Paris) et pas vers le sud (Toulouse) ? Où sont l'utilité publique et l'intérêt public d'un tel projet ? Ce projet n'est-il pas nettement sous-évalué en termes de coût ? Pourquoi le Conseil Général du Lot ne respecte-t-il pas la recommandation : « avant de décider, l'administration doit examiner l'intérêt de la solution consistant à améliorer l'existant et à ne rien entreprendre de nouveau » ? Je suis opposé au projet T3.	-
M115 (lettre)	Grassian Antoine	Impact écologique Coût voie existante	Le projet « voie d'avenir » est inutile et je m'oppose au tracé T3. Inutile parce qu'il existe déjà 3 axes routiers vers l'A20, l'aéroport de Brive-Vallée de la Dordogne et le bassin de Brive ainsi qu'une voie ferrée qui pourrait être améliorée. Coûteux et d'un poids inconsidéré pour les finances publiques locales. Saccage pour l'environnement et la protection du patrimoine	-
M116 (lettre)	Theil Sylvie	Coût Tourisme agriculture	Ce projet estimé à 55 millions d'euros est largement sous-estimé : il ne tient pas compte des ouvrages d'art rendus nécessaires pour la stabilisation des sols. Sa rentabilité est aléatoire (horizon 2060) . L'activité agricole et le tourisme font partie des atouts économiques du Lot. Ce projet va mettre à mal des terres agricoles et saccager de petites vallées touristiques. Autres investissements d'avenir : le réseau numérique, aujourd'hui facteur de développement, est notoirement médiocre. Le Conseil Général du Lot devrait réexaminer avec attention, au vu des résultats de l'enquête d'utilité publique et avec une révision de l'étude financière, l'opportunité stratégique et les impacts environnementaux d'un tel projet.	-
M117 (lettre)	FN Robinet I à Paris	impact écologique et carbone	Le développement économique, souhaitable, doit se faire dans le respect de la planète dont nous avons hérité. Je pense que votre région mérite mieux	-
M118 (lettre)	Montaine Deslandes La Fidelaire	Coût, Impact écologique	Je souhaite que vous annuliez le projet actuel au profit d'une solution plus raisonnable financièrement et écologiquement. NON au tracé T3	-
M119 (lettre)	MM Lavieille - Bordes à St Denis lès Martel	Voie ferrée Routes existantes Coût	La réflexion sur ce projet a débuté il y a 21 ans. Les données du problème sont très différentes : Les industriels qui développent d'autres lieux d'implantation seraient intéressés par le ferroutage Au vu de la situation économique et financière locale et nationale. Ce projet ne répond pas à l'objectif initial de désenclavement du nord du Lot. On pourrait améliorer les routes existantes et développer le ferroutage.	-
M120 (lettre)	M. Delran à Gluges	Impact écologique Coût	Je souhaite indiquer mon opposition au projet de route « Voie d'avenir » T3. Destruction de la vallée de la Doue Destruction du village de Friat et ses moulins. Coût excessif du projet supporté uniquement par le Lot. Efficacité du tracé pour connecter l'autoroute dans un seul sens ?	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
M121 (lettre)	Famille Vouioux à Nogent ^{sr} Marne	Paysage Coût	Nous exprimons notre indignation à défigurer une si belle vallée que celle de la Doue et du Vignon pour le compte d'une route qui doit servir aux camions. Ce projet plombera le budget départemental alors qu'il y a à dépenser pour d'autres causes.	-
M122 (lettre)	Conti Camille à Londres	Routes existantes Coût Tourisme	Je voudrais exprimer mon opposition au projet T3. Le trafic routier (les camions) du nord du département n'a pas besoin de passer par Martel pour rejoindre les grands axes que sont l'A20 et l'A89 puisque des routes existantes ont été réaménagées et pourront continuer à l'être. Préservons la D96 qui est empruntée par les locaux dans leurs déplacements quotidiens et par les touristes qui viennent de Turenne, Collonges et Meyssac et passent par les Quatre Routes pour rejoindre Martel, Padirac, Rocamadour ou Souillac. Les travaux importants que représente l'agrandissement de la D96 me semblent disproportionnés par rapport à la circulation actuelle, disproportionnés aussi par rapport aux caisses de l'Etat, voire du département.	-
M123 (lettre)	Bocquet Vinciane à Chauffour	Impact écologique Coût Voie ferrée voie ferrée	On ferme des écoles ; on n'engage pas de nouveaux instits par manque de moyens et on a 56 millions d'euros pour une route. L'éducation de nos enfants n'est-elle pas une priorité ? Le rail, les avantages fiscaux et la scolarité des enfants feront venir les médecins ou les entreprises, pas une route ! Les routes, ici, sont étroites et sinueuses ; elles nous obligent à rouler doucement et à être très attentifs. Paysage dénaturé : une énorme route au milieu d'une vallée poussera les gens ailleurs. Les camions qui passeront par cette route subiront un surcoût de 12 euros. La population actuelle n'utilisera pas cette route. Et les ambulances ? devront elles aussi passer par le sud pour aller au nord à Brive. C'est surréaliste ! Il faudrait dévier les villages de Bétaille, Vayrac et Martel, mais n'y a-t-il pas des solutions moins coûteuses, moins destructrices ? Les a-t-on envisagées ? Il serait beaucoup plus raisonnable de dévier ces villages en leur centre et d'aménager la côte des Mathieux. L'impact est énorme sur l'environnement. Ce tracé va perturber la faune, la flore et les cours d'eau. Revenons au rail, moins polluant, aux transports en commun. Remettez les rails existants en état vers Biars. Cette route on n'en veut pas. On ne veut pas de nouvelles routes. On veut que l'argent public soit utilisé pour le bien-être de la population, les écoles, les avantages fiscaux à l'installation et à la création d'entreprises.	-
M124 (lettre)	Pommier Christine à Paris	Coût Impact écologique	Projet inutile : le bassin de Biars-Bretenoux est déjà desservi par 3 axes routiers rénovés Projet dispendieux : comment ose-t-on dépenser autant d'argent (55 M € annoncés mais on sait bien que cela coûtera deux fois plus). Ce projet est discriminatoire : pourquoi la route D96 classée « route pittoresque » par le guide Michelin serait moins épargnée que d'autres villages ou vallées riches en patrimoine Ce projet est destructeur parce qu'il menace l'équilibre biologique, écologique, patrimonial, archéologique et spéléologique de la vallée de la Doue et du Vignon. Ce projet n'a AUCUN sens.	-
M125 (lettre)	Pinsac Robert à Altillac	Impact écologique	Je demande la création d'un quai de chargement sur mon exploitation qui serait moins coûteux et qui aurait également moins d'emprise sur le terrain agricole que la création d'un tunnel et de deux voies d'accès de part et d'autre de la route. Une fontaine qui alimente une réserve de 20m3 se trouve sur l'axe même de la route. Une fontaine équivalente se trouve sur le versant d'en face et pourrait donc la remplacer. L'emprise de la route et la création du rond-point nécessitent beaucoup de surface. Je demande donc une indemnisation ou une contrepartie en surface. Les clôtures existantes devront être reconstruites.	
M126 (lettre)	Cayre Madeleine à Martel	Coût, Voie ferrée Améliorer routes existantes	Je ne suis pas d'accord avec ce projet. Les financements publics doivent servir à améliorer les équipements publics. Quant à ceux qui rêvent de Martel débarrassée des camions grâce au T3, ils risquent de rêver longtemps puisque la liaison T3-RD803 n'est pas prévue. Je suis favorable à une amélioration des voies existantes et <u>surtout ferroviaires pour le transport des marchandises.</u>	-
M127 (lettre)	Rodier Jean-Marc à Martel	Voie ferrée Coût Impact écologique	Il existe une voie de chemin de fer qui pourrait très bien servir au transport des marchandises aussi bien qu'au transport des personnes : c'est la ligne reliant Brive à Biars sur Cère. Ce moyen de transport qu'est le rail est plus sécuritaire que la route. Le T3 a été évalué à 55 M€. Il faudra multiplier ce chiffre au moins par 2 pour avoir un chiffre réel auquel il faudra ajouter l'estimation du barreau reliant la sortie nord du T3 à la départementale allant à Souillac et l'aménagement de cette départementale jusqu'à l'entrée de l'autoroute à Souillac. Le rail est une alternative crédible et logique à cette nouvelle route : moins cher, moins polluant, plus sûr : c'est cela l'avenir.	-
M128	F. Vergnes	Favorable	Je suis favorable au T3.	+

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
M129 (lettre)	Naville Patricia à Loupchat	Paysage Coût Voie ferrée voie existante impact carbone	Je suis totalement opposée au saccage de la vallée du Vignon pour faire passer une route inutile et trop coûteuse. Trafic le plus important par la D720 qui relie le bassin de Bretenoux/Biars à Brive. Le PDG du célèbre confiturier est contre ce projet, lui qui proposait la réactivation de la desserte ferroviaire de son usine. On n'a jamais vu des transporteurs empruntant un trajet plus long décidé par des élus locaux. La meilleure solution serait d'aménager l'actuelle route départementale Biars - Turenne - Brive.	-
M130	P. Charazac	Projet destructeur	Je suis contre cet itinéraire qui détruit la biodiversité de ce site.	-
M131	M. Charazac	Projet destructeur	Je suis contre cette route pour conserver la biodiversité si importante pour la vie et surtout pour l'avenir de nos enfants.	-
M132 (lettre)	Martinet Françoise à Martel	Améliorer routes existantes Coût	Je vous signifie mon désaccord avec le projet dit T3 ou « voie d'avenir ». Refaire les routes existantes ou mettre en place des transports collectifs voyageurs et marchandises. On a dépensé de l'argent public pour faire des routes plus rapides et dans un 2 ^{ème} temps pour mettre des ralentisseurs ! Nous allons déjà assez vite et à moins de vouloir favoriser les radars nous n'avons pas besoin d'aller plus vite, y compris les camions. Pour les camions du bassin de Biars, l'intérêt de passer par Martel pour aller, dans un premier temps à Brive et maintenant à Souillac n'est pas recevable. Ce projet n'a aucune utilité publique. Entretenez les routes. Consacrez cet argent aux services publics.	-
M133 (lettre)	Peuch Josette à Cazillac	Coût impact écologique	Ma réponse au T3 fut et sera non car il conduit à des dépenses inutiles. Je joins les photocopies émanant de la préfecture du Lot sur la création de la réserve faune/flore accordée par Mme la Préfète en date du 12 juin 2009, réserve reconduite tous les 5 ans et pour une durée de 100 ans. Je veux la conserver intacte.	-
M134 (lettre)	Naville Dominique à Loupchat	Voie ferrée Coût Impact écologique Tourisme impact agriculture	Ce projet vieux de 25 ans est devenu, à ce jour, complètement obsolète et dépassé. Un des principaux chefs d'entreprise de Biars reconnaît lui-même, dans la « semaine du lot » (17/23.11.2011) être partisan de feroutage avec un raccordement ferroviaire Biars/Brive et qu'il s'oppose avec force à un tracé inutile passant par Martel. Le coût prévisionnel de 55 millions d'euros ne sera pas maintenu. Bétonnage de terres agricoles - Destruction du côté touristique de la région. Espérons que la solution d'aménager la route existante (D8, D38, D720) à moindre coût soit retenue. Ne laissons pas le T3 devenir le Sivens du Nord du Lot.	-
M135 (lettre)	I. Lecomte Paris	voie existante	Les camions ont déjà leurs routes pour relier le bassin industriel de Biars-Bretenoux aux autoroutes A20 et A89. J'exprime ma forte désapprobation sur ce sujet.	-
M136 (lettre)	Monestier Françoise à Paunac	Impact écologique Durée du trajet Voie ferrée impact carbone	Je suis totalement opposée au saccage de la vallée du Vignon pour faire passer une route inutile et dispendieuse. Le trafic le plus important se fait sur la D720 qui relie le bassin de Bretenoux/Biars à Brive (supérieur au trafic annuel sur la D840) Des comptages récents ont été effectués pendant les travaux de Bétaïlle. On a ainsi faussé les résultats en comptabilisant la noria de camions faisant d'incessantes navettes entre le chantier et la carrière « Sourzat » !!! Le PDG du célèbre confiturier est contre ce projet, lui qui proposait la réactivation de la desserte ferroviaire de son usine. On n'a jamais vu des transporteurs empruntant un trajet plus long décidé par des élus locaux.	-
M137 (lettre)	Chambre d'agriculture	Proposition d'améliorations	Voir lettre détaillée dans le tableau « Elus et acteurs divers »	+/-
M138 (lettre)	De Vinzelles Thierry et Marie-Joëlle à Bordeaux	Paysages Améliorer les routes existantes Coût	Pourquoi créer un nouvel axe routier T3 alors qu'il existe 3 axes rénovés (D807, D720, D38, D803, D820) et que l'A20 est proche. La région serait défigurée par le tracé T3. Le budget prévisionnel n'est certainement pas à la hauteur des travaux, et ce, en période de crise.	-
M139	Patrick Lascaux St. Denis	Trafic actuel insupportable	La route de St. Denis n'a jamais été prévue pour un trafic tel qu'il est actuellement. Nous vivons l'enfer au quotidien. Il faut réaliser une route mieux adaptée en harmonie avec nos paysages que nous aimons autant que ceux qui sont contre le T3.	+
M140 (lettre)	Mme. & M. Santi Epinay	Projet inutile, cher et destructeur	A notre grand regret, nous avons pris connaissance du projet Voie d'avenir T3, principalement en raison de la beauté de la région à laquelle nous sommes particulièrement attachées. Les actions menées par le collectif de défense contre ce projet sont clairement argumentées pour que nous soyons nous-mêmes convaincus du bien-fondé de cette analyse : projet non justifié car on peut améliorer les axes routiers existants, coûts sous-estimés, délai de rentabilité à 2060 non crédible compte tenu de la rapidité à laquelle les modes et moyens de transport évoluent ; paysage et nature préservés sont sacrifiés.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
M141 (lettre)	Jackie Accart Strenquels	Projet inutile auquel il faut résister	Lettre avec un texte librement inspiré de la chanson de Boris Vian « Le Desert Terres », qui exprime sous forme de poème le refus du projet T3.	-
M142 (lettre)	Brigitte Sune Taillefer bas Martel	Projet inutile, cher et destructeur Enjeux touristique négligé Mascarade de démocratie D'autres solutions sont possibles	Lettre de 6 pages dans laquelle sont développés les thèmes de refus du projet et des solutions alternatives : Facture sous-estimée afin d'amadouer les élus et la population ; 2060 date de rentabilité pas crédible ; Martel risque de perdre beaucoup de visiteurs venant de Collonges la Rouge qui continueront vers la D840 ; le salaire moyen des Lotois est de 1180 €/mois : ils ne peuvent pas accepter une route plus longue qui présente un surcoût ; le Lot « très Lot » à une vocation touristique et non routière style T3 nos petites routes ravissent nos visiteurs ; en tant que contribuable, je ne suis pas prête à payer cette facture insensée et inutile ; enjeux touristique ; enjeux politique (c'est la « voie d'avenir » de quelques homes politiques, mais quel sont leurs intérêts ... ! Une mascarade de démocratie : deux commissaires enquêteurs sur trois de Cuzance, quel hasard... ! Les solutions : restaurez les routes existantes, rouvrez les gares, prenez des décisions sensées pour la traversée des camions de Martel et la Côte des Mathieux, mettez des minibus à disposition : tout cela est réalisable avec de la volonté et sans engager de lourdes dépenses.	-
M143 (lettre)	Alain Sune Taillefer bas Martel	Projet inutile, cher et destructeur	Pas de garantie que la future voie minimise le passage des camions dans Martel. Pour avoir suivi le dossier depuis plusieurs années, je pense que beaucoup de parties techniques ont été bâclées, notamment le chantier hydraulique des environs des Quatre Routes du Lot. Les énormes volumes de terrassement n'ont pas été quantifiés dans leur juste proportion, ce qui permet de minimiser le coût global de ce chantier pharaonique, et pourtant, c'est sur la base de ce coût, non arrêté, que le T3 a été choisi. Le dernier bulletin d'information Voie d'avenir aborde le thème de l'environnement avec légèreté (protection des arbres qui le « méritent »...). Je pense que ce dossier est truffé de vices de forme et que la sécurité n'est qu'un prétexte pour construire le T3	-
M144 (lettre)	Octavie Pierquet Chagny	Projet destructeur	Quelle horreur ce T3. Pourquoi détruire une aussi belle région où il fait bon passer des vacances paisibles. Vous ne trouvez pas qu'il serait maintenant nécessaire d'arrêter de dévaster le peu qu'il reste ? De plus Pourquoi / Pour Qui ? Il existe d'autres moyens : train	-
M145 (lettre)	Valerie Gobeze Chagny	Projet inutile, cher et destructeur	Propriétaire à Strenquels, je me sens concernée par ce projet T3 et je dis Non. Inutile, destructeur, dégradant, couteux. Pourquoi faut-il toujours détruire ce qui est magnifique ? Vous feriez mieux de préserver ce qui existe...	-
M146 (lettre)	Thierry Bernard Chagny	Projet destructeur Impact négatif tourisme	Propriétaire à Strenquels au château de Lagarigue. Non non et non. Pourquoi détruire ce qui est magnifique. Avez-vous envie de perdre le tourisme ? Revoir votre politique ferroviaire serait plus judicieux.	-
M147 (lettre)	Mme. & M. Gobeze Chagny	Projet destructeur Impact négatif tourisme	Pour passer mes vacances dans le Lot à Strenquels, je dis non à cette horreur de T3 qui va dénaturer cette belle région. Attention au risque de perdre vos touristes – un gros massacre du patrimoine lotois.	-
M148 (lettre)	Michel Sune Montpellier	Impact paysager et touristique négatif	Ayant de la famille à Martel et en tant que visiteur régulier, je trouverai dommage qu'une route vienne dégrader de si beaux endroits, ces fabuleux paysages qui font la renommée du département. Le tourisme local risque d'en subir des séquelles. Le réseau routier existant est bien suffisant et pratique. SVP : non à la « rocade ».	-
M149 (lettre)	C. Degouve de Nuncques Tonnay	Projet inutile, cher et destructeur	En tant que visiteur régulier, nous trouvons ce projet vraiment inutile et couteux. Est-il bien raisonnable dans ce contexte économique d'aujourd'hui ? Sans parler de défigurer cette superbe région touristique. Je vous demande de réfléchir !	-
M150 (lettre)	JL Degouve de Nuncques Tonnay	Projet inutile, cher et destructeur	En tant que visiteur régulier, je vous fais part de ma grande tristesse pour ce projet T3. C'est un projet vraiment inutile et couteux.	-
M151 (lettre)	A Degouve de Nuncques Cadajac	Projet inutile, cher et destructeur	En tant que visiteur régulier (famille / travail), je m'oppose au projet T3 qui est inutile car il ne répond pas à l'objectif initial de désenclavement économique du Nord du Lot. C'est un projet couteux et dévastateur pour la vallée de la Doue et du Vignon.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
M152 (lettre)	Jean Houlle Noisy	Projet destructeur	En tant que visiteur régulier, je tiens à vous confirmer ma ferme opposition à la construction de l'axe T3. Je n'y vois que destruction, dégradation de cette vallée du Vignon, ou de nombreux sites magnifiques seront impactés, défigurés.	-
M153 (lettre)	A Degouve de Nuncques Feux	Projet inutile, cher et destructeur	Je vous informe de mon opposition au projet T3 qui détruit directement la nature et un paysage exceptionnel. Avec ce projet, vous tuez la ruralité. Ce projet sera-t-il rentable un Jour ? Et surtout pour qui ?	-
M154 (lettre)	M. Saraiva Lagardelle	Projet inutile, cher et destructeur	Je vous demande de bien vouloir vous rendre compte de l'absurdité quant à la construction de cette route. Passionné par la nature, la chasse, la pêche, je tiens à ce qu'on préserve cette richesse architecturale et naturelle de notre belle région. Nombreux et suffisants sont des grands axes routiers, suffisamment élevés sont nos impôts. Ecoutez enfin notre raison.	-
M155 (lettre)	M. Degouve de Nuncques Cadaujac	Projet inutile, cher et destructeur et dépassé	J'ai vécu et grandi dans le Lot et je ne vois pas quel avenir cette route peut apporter à la vallée du Vignon, si ce n'est la destruction de son patrimoine. Quel projet inutile et coûteux. Qui de Vayrac, Bretenoux ou Biars passera par Martel pour aller à Brive ? Ce projet était fait pour aider l'entreprise Andros, mais elle s'est désolidarisée du projet en se détournant vers le ferroviaire (plus direct et moins polluant) et en délocalisant une partie de son infrastructure à Brive. C'est un projet coûteux, qui se répercutera sur le contribuable lotois déjà bien endetté dans un contexte économique difficile. Un tel projet ne peut être qu'absurde et sans avenir aucun.	-
M156 (lettre)	Agathe Sune Lagardelle	Projet inutile, cher et destructeur	Je pratique la course à pied et la marche : quel intérêt d'aller courir au bord d'une route large, malodorante par le goudron, peu fréquentée et donc aucun intérêt qu'elle soit construite à cet endroit ; dévisageant ce paysage exceptionnel.	-
M156 (lettre)	Claudie Delvert Stranquels	Projet inutile, cher et destructeur	Pourquoi le T3 ? Une route qui va déparer toute la vallée du Vignon et de la Doue. Rayer de la carte certains lieux-dits. Comment comptez-vous desservir les habitations si vous coupez les terrains en plusieurs parties ? Les terrains cultivables, les noyeraies tout ce qui sert à faire vivre les agriculteurs est anéanti. Comment leur remplacer cette perte d'argent ? Agrandir la route existante ou bien juste l'améliorer serait plus raisonnable et moins onéreux, car ce que vous comptez, 56 M€, va se voir doubler, même tripler. Vous voulez vraiment détruire une zone touristique très fréquentée ? Croyez-vous que de Biars les camions vont rallier Brive par Martel ? Vous n'êtes pas capables d'entretenir les routes existantes, comment en créer d'autres ?	-
M158 (lettre)	Mme. & M. Maillot Plounevez- Moëdec	Projet destructeur et dépassé Ne correspond plus au DD	Depuis quelques années, on met en avant le sauvetage de la planète, sa préservation pour les générations futures, on s'insurge contre les déforestations, les extractions de tout genre ; la sauvegarde de l'environnement est au programme mais il faut commencer à le faire chez soi. En tant que visiteurs réguliers de votre belle région, nous apprécions le calme et la nature. Pourquoi y faire une route pour tuer cette belle harmonie ? Pourquoi transformer la vie des riverains en enfer ?	-
M159 (lettre)	Ch. Donker Turenne	Projet inutile, cher et destructeur Ne réponds plus au DD	J'habite sur Turenne et était directement concernée par le T1 puis le T2-1, je ne suis pas moins concernée aujourd'hui. Je suis contre le T3, pour ses conséquences environnementales, financières, pour son inutilité. Pourquoi e pas réaménager tout simplement les routes existantes ? Quel gâchis messieurs les élus locaux allez-vous commettre, quel manque de clairvoyance à l'heure de prises de conscience un peu partout dans le monde. Ces projets n'ont plus lieu d'exister et nous sommes en démocratie notre parole souvent bien plus censée que celle de nos dirigeants doit être prise en compte.	-
M160 (lettre)	P. Beille Martel / Canada	Impact négatif sur le tourisme Mobiliser les finances pour bâtir un avenir sain pour la région	Je suis propriétaire à Martel et je tenais un restaurant et une boutique à Martel ainsi que la conserverie des Bouriettes. C'est grâce au tourisme que mon activité me permettait d'employer jusqu'à 10 personnes. De nombreux commerçants doivent leur activité au tourisme de qualité de notre région. Il est donc crucial pour la santé économique de Martel de préserver l'environnement de notre région et de conserver son art de vivre. Il faut utiliser nos ressources financières pour promouvoir des infrastructures et des projets qui servent directement la population et l'emploi. Ce projet T3 est destructeur et non adapté aux besoins locaux. Il n'a pas d'intérêt économique et coûte très cher (il est évident que son coût a été grossièrement sous-estimé). J'en appelle à l'intégrité morale de tout décideur qui pourra nous aider à utiliser les ressources financières pour bâtir un avenir sain pour la région.	-
M161 (lettre)	Famille Dublanche- Laumond Ripane Strenquels	Suppression d'une voie pour accéder à Ripane Tracé non adapté Projet cher et destructeur	Remarques sur le T3 : Nous concernant directement, vous fermez le chemin dit « de la Fontaine » sachant que ce chemin fait gagner 2 km x 4 par jour. C'est une économie non négligeable que nous faisons. Que va devenir ce point d'eau ? - Pertes de valeur sur l'immobilier ancien bordant ce tracé. - Fort impact négatif sur les terrains agricoles (noyers, prairies). - Le tracé sera peu utilisé, il allonge en temps et en distance. Il n'est pas de nos pratiques de passer par Martel pour aller à Brive. D'autant que le projet A89 de Malemort, la zone Brive Est et raccord à l'A20 par Noailles ressort des cartons : il aurait été plus judicieux de se connecter à ce tronçon. - Le cout est sous-évalué. - Les dommages sur l'environnement et le paysage sont importants.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
M162 (lettre)	M.D. Nicolas Friat Strenquels	Impact négatif sur les terres agricoles Problèmes hydraulique Sécurité routière déjà suffisante	Un tracé qui ne servira à désenclaver personne si ce n'est à ravager les noyerai, terrains agricoles : ce sont les terres les plus rentables que vous détruisez. Pourquoi ne pas suivre la route existante en l'améliorant ? Pourquoi anéantir cette si belle vallée touristique avec une nature si riche ? Beaucoup d'impôts à payer par les contribuables et les communes qui sont déjà très chargées. Quand vous vous rendez compte des terrains calcaires, des sources qui surgissent de toutes parts, l'investissement prévu sera plus que doublé. Depuis 45 ans, j'utilise cette route 2 à 3 fois par jour. Je n'ai jamais vu d'accidents très graves. Cette route n'est pas plus dangereuse que d'autres.	-
M163 (lettre)	Ph. Patte	Projet insensé, mal chiffré Améliorer routes existantes	Quel projet insensé très mal chiffré pas de prise en compte des murs de soutien, pas de bilan carbone 10 kms de plus, pas de rentabilité avant 50 ans : quel devenir des transports d'ici là ? 49 carrefours ronds augmentation des risques accidentogènes = route de l'insécurité. Non au T3, controversé depuis le début par les CCI du Lot et de la Corrèze. Oui à l'amélioration de la route existante D720 avec de la déviation des bourgs de Condat et des Quatre Routes.	-
M164 (lettre)	C.G. Bernus Cazillac	Tracé inadapté, augmente l'insécurité routière	En tant qu'habitant directement concernée, je pense que ce tracé n'a pas de sens : impact paysager (il n'y a qu'à voir la route entre St. Michel de Bannières et Condat). De plus, ces grands tracés rectilignes permettent de conduire encore plus vite : la construction de nouvelles routes n'est-elle pas une porte ouverte pour justifier dans l'avenir l'exploitation du gaz de schistes, autre sujet d'inquiétude ? Tracé qui n'a pas d'utilité publique : Brive est notre pôle urbain d'attraction et nous passons par Turenne : les habitants n'utiliseront pas ce nouveau tracé, car plus long et plus cher. Par ailleurs, l'argument de la « route des confitures » ne tient pas puisque Andros n'utilisera pas non plus ce tracé pour des raisons financières. Montant des travaux sous évalués totalement, entièrement à la charge du Lot : quid de nos impôts ? Et pourquoi cette enquête publique ne s'adresse pas à notre village Cazillac qui est bien évidemment concerné par les désagréments qui seront bien réels pour nous. Nous sommes contre le T3, mais pour le réaménagement des routes existantes. Suite à la réunion publique, j'ai l'impression que tout est pipé d'avance, que nos avis ne servent à rien.	-
M165 (lettre)	Roger Castignol	Impact carbone Nouvelles routes accidentogènes Coût Ouvre la voie au gaz de schiste	A l'heure de la préparation de la conférence sur le climat, on est en droit de se demander si le projet T3 ne ressemblerait pas à une provocation ? A l'heure où on nous explique qu'il faut réduire les émanations de CO2, le Conseil Général du Lot ne trouve rien de mieux à imposer à ses habitants que le projet d'une route qui, sous prétexte de désenclaver le nord du département, va pérenniser la non-pratique du feroutage. Outre les impacts écologiques liés à la construction de ce nouvel axe, on assistera aussi aux nuisances liées à sa fréquentation (plus de rejets de CO2, occasion aux conducteurs des grosses voitures de tester les performances de leur véhicule sur les axes rectilignes comme on peut le constater sur le contournement de Puybrun... Nous refusons tout nouveau tracé, considérant que nous devons profiter des tracés existants et en tirer parti en les aménageant (mais pas à l'image de ce qui vient d'être fait à St. Michel de Bannières). On s'étonne aussi que cette enquête ne s'adresse pas à toutes les communes concernées par le tracé (Les Quatre Routes, Cazillac) : ne s'agirait-il pas d'une manœuvre destinée à diviser l'opinion publique ? Nous savons bien que ces travaux aux coûts exorbitants et sans cesse revus à la hausse ne servent que le consortium du BTP et de l'énergie et ils ne sont que le prélude à l'achèvement de grands axes destinés à l'exploitation du gaz de schiste.	-
M166 (lettre)	H. & J. Beille Ouvaillan	Tourisme Impact carbone	Pourquoi dévaster cette région si belle et ruiner une économie liée au tourisme ? Bien sûr, d'autres intérêts économiques existent, mais aussi d'autres solutions, plus respectueuses. En cette année du Sommet sur le climat, n'allons pas à contre-courant, travaillons en humains responsables, à notre niveau, pour bâtir un projet qui valorise nos richesses, au lieu de faire le choix de la destruction.	-
M167 (lettre)	M. Le Corre Canada	Impact sur l'écosystème	Les générations passées ont triché dur pour préserver et prendre soin de la belle nature environnante, exercer leur métier avec toute la fierté de leurs traditions et de leur savoir-faire. Je ne peux à aucun prix accepter qu'on touche à cet héritage, défigurant du coup l'écosystème et plus encore la dignité de la personne et du bien humain.	-
M168 (lettre)	Y. Le Corre Canada	Tourisme	En visite à Martel, j'ai pris connaissance du projet T3. Cette région très pittoresque mérite d'être préservée, c'est un trésor de la nature et du développement rural. Je recommande à mes amis cette région pour ses qualités touristiques. Ce ne sera plus le cas si ce projet voit le jour.	-
M169 (lettre)	Ph. Sune Puilacher	Impact sur le patrimoine, coût	Je suis fortement opposé au projet Voie d'avenir. Etant très attaché à cette région du Lot, la RD96 reste encore une route pittoresque qui met en valeur le patrimoine. Il serait dommageable et inconvenant de vouloir la remplacer par un axe routier générant pollution, bruit, dégradation de l'environnement. Ne peut-on pas trouver un projet plus raisonnable ?	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
M170 (lettre)	Mme. & M. Fouré Itteville	Projet insensé Impact sur le tourisme	En tant que visiteur régulier, nous tenons à nous exprimer sur le projet T3. Les raisons qui militent pour l'abandon du projet sont nombreuses et pertinentes et seront fort bien explicitées par les habitants de la région. Mais il nous semble qu'une nouvelle fois l'équilibre d'une partie du territoire se trouve menacé au bénéfice d'une solution qui défie le simple bon sens. Au nom de quel intérêt général supérieur les habitants concernés devront supporter la présence d'une noria de camions ?	-
M171 (lettre)	D. Gouygoux Martel	Impact positif à Martel	Le T3 me paraît le mieux adapté au désenclavement du Nord du Lot. Comme citoyen et conseiller municipal, je considère impératif : il assure la sécurité de nos enfants ; chaque jour 200 à 300 camions frôlent les établissements scolaires et l'EHPAD ; il diminue le CO2 dans les rues de Martel ; il élimine les nuisances de bruit dans la traversée de Martel et sur la route de St. Denis.	+
M172 (lettre)	D. Espinasse Ligneyrac	Projet inadapté et pharaonique	L'idée d'une liaison plus rapide semble recevable, mais pose de nombreux problèmes : l'argument du gain de temps ne tient pas, l'argument économique est très discutable (Andros n'est pas demandeur du projet, il n'est même pas attaché à la région : on connaît son intérêt pour l'Espagne) ; le coût est excessif et susceptible d'évoluer à la hausse ; le T3 serait nuisible au tourisme en même temps que destructeur sur le plan écologique et environnemental. Au total, ce projet laisserait l'image d'une réalisation inadaptée à son époque, mais irréversible. Il serait souhaitable que les élus renoncent à un tel projet et se tournent vers des réalisations moins pharaoniques, plus tournées vers le bien-être des habitants ?	-
M173 (lettre)	N. Dena Martel	Oublie des riverains Ignore les lois de l'urbanisme	Il est vrai que notre commune fait face à un flot de poids-lourds. Mais le T3 n'est pas un choix avéré mais plutôt un tracé par défaut. Dans les études, on parle de parcelles et de terrain, mais on oublie que derrière ces termes ; vous faites face à des personnes qui ont décidé de s'investir localement, parfois avec toutes leurs économies. Et voilà qu'on s'obstine à porter un projet qui dénature tout le sens de l'identité du Lot. Projet qui va à l'encontre des lois d'urbanisme (ALUR) qui prônent la protection des zones naturelles et agricoles. Ce projet est insensé.	-
M174 (lettre)	P. Tessayre Martel	Impact paysager	Pitié pour nos merveilleux paysages – nous voulons garder nos espaces verts – car nous pensons à nos petits enfants qui n'auraient pas le joie de profiter de ces merveilleux endroits.	-
M175 (lettre)	Y. Allegretti Cazillac	Améliorer les routes existantes Projet n'améliore pas la sécurité	Le T3 bouleverse un coin du Lot encore préservé, sous prétexte de résoudre un problème routier. Or il ne répond pas aux besoins locaux, détournant la circulation parce que des groupes de pression se sont opposés à la circulation naturelle par Turenne ou Martel via St. Denis ? Le bon sens voudrait que l'on améliore les voies existantes dans toutes les directions car le trafic PL entre le bassin de Biars et l'A20 ne justifie pas un tel engagement financier, d'ailleurs largement sous-évalué et aussi incomplet (Souillac ?). Une des justifications du projet est la sécurité, mais la vitesse n'a jamais été gage de sécurité et les réalisations antérieures ont prouvé que les 3 voies étaient accidentogènes, là où les voies existantes, sinueuses et étroites, éduquaient à la prudence ?	-
M176 (lettre)	M. Martineau Cazillac	Idem ci-dessus	Même texte que M175	-
M177 (lettre)	E. Allegretti Cazillac	Améliorer les routes existantes	Merci de prendre en compte mon opposition au projet T3 coûteux inadapté à notre époque (et à son avenir). Je suis par contre favorable à une amélioration de chacun des réseaux existants, qui permettrait de répartir la circulation en fonction des destinations.	-
M178 (lettre)	Allegretti A. Cazillac	Améliorer les routes existantes	Je tiens à vous faire part de mon opposition au T3, inutile à mes yeux car trop important au regard des besoins, qui pourraient être couverts par l'amélioration des tracés existants et l'utilisation de transport ferroviaire.	-
M180 (lettre)	G. Legrain Les Qautre Routes	Projet coûteux et inutile	Je ne vois que des inconvénients de transformer cette route Rd96, sinueuse en très bon état, en autoroute pour quelques camions, et je crains que cela reviendra très très cher, supprimera les moulins, une chapelle, sûrement plusieurs sources vont disparaître. Je l'emprunte toutes les semaines et n'imagine pas possible des grands travaux qu'il faudra faire aux frais des contribuables lotois.	-
M181 (lettre)	V & J Collot Juvisy	Projet destructeur	De passage à Martel, nous avons été très sensibilisés par les aléas occasionnés par le projet T3. Dans un contexte économique plus difficile pour tous, il paraît plus que déraisonnable de vouloir non pas aménager intelligemment un tracé existant mais surdimensionné par destructions massives un T3 à la rentabilité hypothétique. N'oublions pas ce qui fait la richesse touristique du canton de Martel. A force de multiplier ce genre d'aberrations, vous allez faire fuir, ceux qui vous font ... actuellement vivre.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
M182 (lettre)	N Vergnes Martel Maire adjoint Martel	Projet dépassé, uniquement dédié aux PL	Vous ne nous écoutez pas, vous n'écoutez pas les élus et les habitants des terroirs concernés. Alors que le DD est au cœur de l'actualité (COP 21), alors qu'Andros a demandé d'étudier la possibilité de délester de la route de 30 % (avec un objectif à terme de 60 %) de son trafic PL vers les voies ferroviaires, nous assistons à un acharnement de vouloir créer un « entonnoir à poids lourds » dans deux vallées remarquables. Il suffit de regarder le tracé T3 pour constater qu'il ne correspond pas à l'objectif initial du projet, car il est centré sur l'objectif d'améliorer l'accès à l'A20 en direction du Nord et qu'il n'utilise pas les routes existantes comme on veut nous le faire croire. Les communes impactées ont un manque criant d'infrastructures tournées vers le bien-être, la culture, l'éducation, mais nous verrions assister à une dépense colossale pour faire une route dédiée aux PL. Est-ce cela la « voie d'avenir » ? En écologie, la solution correspond souvent à plusieurs solutions non ou peu impactantes, mais néanmoins efficaces. Or faudrait remettre l'humain au cœur des préoccupations et se donner le temps d'envisager des solutions en concertation avec les nouveaux élus locaux ancrés dans le territoire.	-
M183	Mme. Teillard Moulin de la Tulle	Question précise sur l'accès à sa maison	Pour le moulin de la Tulle, j'ai déposé un dossier à la mairie de Strenquels. En complément je rajoute une question qui me préoccupe beaucoup : quelle sera la distance entre le talus de la future route à la porte pour l'accès au moulin ?	-
M184 (lettre)	Mme. & M. Maury Cavagnac	Projet inutile	Non au T3. Stop Béton. Stop dépenses publiques inutiles. Oui pour un léger aménagement des virages, oui à la préservation de notre environnement.	-
M185 (lettre)	R. Jarrige	Projet politique	Le T3 une affaire de Politicaille ! Lorsqu'on a entendu parler de joindre le bassin de Biars à l'A20, le tracé naturel par Turenne semblait évident. C'était sans compter sur les écologistes et autres politiques. M Requier nous a prévenu le plus franchement du monde : « S'ils ne la veulent pas, moi, je la prends ». Quel bel exemple de sacrifice et de solidarité lotoise. Depuis M. Delrieux anormalement discret sur le sujet jusque-là s'est installée dans le fauteuil de son ami à Martel ce qui nous éclaire sur son silence. Au final, le canton de Vayrac principal pourvoyeur de cet axe routier est muet. Les autres cantons de Puybrun, Bretenoux et St. Céré sommeillent, très loin de s'imaginer qu'ils devront un jour parcourir 20 km de plus pour un simple déplacement à Brive.	-
M187	S. Belmont Martel	Feroutage et voies existantes	L'utilisation de la voie de chemin de fer a-t-elle réellement été prise en compte ? La route existe. Elle est à améliorer. Je suis contre le projet qui va bouleverser notre environnement.	-
M188	Du Bourguez Cazillac	Projet pharaonique	Qui aura le courage, parmi les élus, de mettre fin à ce projet pharaonique et destructeur ?	-
M189	ML Pinsac Autoire	Question précise source et mur antibruit	Propriétaire de terrains au niveau du rondpoint de la 840, maison, il y a une source sur le chemin des Gauthies qui sert à l'alimentation de la ferme. Je suis totalement opposée à ce projet. S'il aboutit malheureusement, je demande des protections antibruit à ce niveau.	-
M191	Clément	Projet aberrant	C'est en ne respectant pas sa terre mère que l'humain se perdra ? L'avenir n'est pas dans la construction et la réalisation de projets aberrants mais bel et bien dans l'amour de la nature.	-
M192	Samy	Feroutage	Ce projet n'est en rien une garantie de résolution de problème (coût sous-estimé, cela ne correspond pas aux souhaits d'Andros), par contre cela va impacter la beauté du territoire. Je pense que l'idée de M. Gervauson de feroutage est la meilleure solution : coût plus faible, création d'emploi aucun impact environnement.	-
M193	Anonyme	Projet inutile et cher	Si je devais aller de Biars à Brive, je ne passerais pas par Martel, cela rallonge le trajet alors que la route existe déjà. Et en plus, il faudrait payer le péage. Je ne suis pas sûr que les camions veuillent payer et rallonger leurs trajets. Tracé inutile et très cher.	-
M194	P.A. Belmont	Projet coûteux	Nous sommes contre ce projet irresponsable ? Il existe déjà des routes. Aménagez-les donc. Soyons sérieux et arrêtons de gaspiller l'argent de l'Etat.	-
M195	L. Bonneval	Routes existantes	Je suis contre ce projet car je considère qu'il aurait été plus pertinent de réparer tous les axes déjà existants.	-
M196	Pommier		Remis ce jour 18/7/15 un dossier complet en 3 exemplaires pour les 3 commissaires-enquêteurs de la part du collectif des associations contre le projet → voir tableau des contributions des associations, remarques M196	-
M197	C.	Projet destructeur	Je suis opposé à ce projet qui dénaturera un si beau site.	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
M198	Ressinger Martel	Impact positif circulation	C'est difficile, mais je crois que ce projet améliorerait la circulation dans la région pour éviter les centre de population, les virages et dénivelés de la Côte des Mathieux, et réduire les virages sur la route de Martel – Quatre-Routes	+
M199	B. Ruebenthaler Martel	Projet destructeur	Il faut préserver notre patrimoine naturel. Un axe routier est destructeur et menace le biotope. La vallée de la Dordogne est classée patrimoine mondial par l'UNESCO pour sa biodiversité : il serait judicieux de protéger ses alentours. Arrêtons de bétonner et de détruire cette planète et préservons le peu qui reste pour l'avenir de nos enfants.	-
M200	N. Fassi Cazillac	Projet inadapté et destructeur Risque de désobéissance civile (ZAD)	Je suis inquiet de l'avenir que nous réserve le T3. Ce projet vieux de 20 ans n'est pas soutenu pas nos industriels, ceux-là même qui en avait fait la demande. Ce tracé va avoir un impact réversible sur une région appréciée pour son authenticité et son naturel ? Bien d'autres solutions pourraient être envisagées pour améliorer la situation. Je commence à comprendre les « désobéissances civiles » qui marquent notre époque. Je suis inquiet des répercussions qui découleraient face à ce projet. Certains parlent de ZAC. Ce système crée les problèmes de notre civilisation et s'étonne de ces résultats inquiétants.	-
M201	Ruard Cazillac	Projet destructeur	Nous sommes très attachés à notre belle région et nous nous opposons au T3 qui détruirait une vallée extraordinaire.	-
M202 (lettre)	Claudine Boyer Martel	Projet destructeur de la nature et inadapté Impact carbone	Martelaise de souche, j'y pratique l'agriculture biologique autour de la noix depuis 20 ans et depuis peu, j'organise des sorties botaniques pour redécouvrir le lien qui nous unit à la nature. Or la zone où devrait passer le T3 est une zone très riche d'un point de vue botanique et de plus, une zone humide. Il serait dommage la mettre en danger pour une route que peu de gens souhaitent. Je pense aussi que ce projet est d'une bêtise affligeante à l'heure des réflexions sur le changement climatique. D'autres projets de vision à court terme (porcherie industrielle) dégradent déjà le ruisseau à Friat. L'époque n'est plus à se dire comment et où faire circuler de plus en plus de camions, mais plutôt comment faire autrement et trouver des solutions appropriées et respectueuses du vivant dans son intégralité. Je refuse ce projet T3 (ou autres tracés d'ailleurs) !	-
M203 (lettre)	Yves Bruel Martel	Reconnaissance du travail et des engagements des tous les acteurs Tracé non adapté, impact carbone, coût élevé Ne participe pas à un aménagement coopératif du territoire Temps de parcours n'est pas d'un intérêt général Faible écoute lors de la réunion publique	<i>Extraits et synthèse d'un courrier de 4 pages :</i> Je suis reconnaissant envers les élus et services techniques du CD46, le personnel des administrations et des bureaux d'études, ayant réfléchi et travaillé sur ce projet, pour tenter d'apporter une réponse à une problématique d'amélioration de desserte routière. Je suis reconnaissant également envers les bénévoles des associations locales qui ont partagé leur connaissances du territoire traversé par la Voie d'Avenir pour alerter les responsables de l'importance de la préservation ce patrimoine. Je ne doute pas de la bonne intention de chacun de ces personnes pour faire en sorte que le projet réalisé corresponde à ce qui semble être le mieux. De mon point de vue, après analyse attentive du dossier, le tracé T3 ne semble pas répondre à l'objectif initial de « relier le bassin de vie et d'activité nord Lot et sud Corrèze à l'A20 en direction du nord et de l'agglomération de Brive ». En effet, au vu de la carte présentée dans le dossier DUP, je suis perplexe par rapport à l'orientation Sud-Ouest du T3, alors que l'orientation générale de la Voie d'Avenir est nord/nord-ouest, ce qui me fait douter de son opportunité réelle et objective. Coût : Si je peux comprendre l'argument principal qui a conduit à choisir ce tracé, à savoir une solution interne au territoire, je suis inquiet pour les conséquences financières sur les citoyens lotois qui vont indirectement porter seuls le poids du coût du projet et de l'entretien futur de cette route. D'autre part, la longueur d'étude depuis 20 ans a fragilisé l'opportunité du projet parce que des enjeux de changement climatique ont modifié la place qu'il est possible de donner aux transports routiers responsables d'une grande partie des gaz à effet de serre et de la pollution. Le maître d'ouvrage n'a pas pris la mesure de ce changement et est resté sur des solutions dépassées. Enfin, le fond du dossier évoque souvent la notion de « desserte efficace » qui recouvre la sécurité routière, le confort de conduite et le temps de parcours. C'est sur ce dernier point qu'il convient de réfléchir car il conditionne tout le projet et l'idéologie de l'aménagement routier en général aujourd'hui. Je n'y vois pas de mauvaise intention des aménageurs, car elle vise à « faire perdre le moins de temps » aux usagers de la route. Comme s'il était de l'intérêt général de faire en sorte que l'on puisse se déplacer le plus « vite » possible. Je ne partage pas cette idéologie : ce n'est pas une vérité, ni une nécessité économique, mais un choix de vie personnel et de société. La sécurité routière et le confort pourraient se traiter avec l'écoconduite et un véritable programme de sensibilisation et de formation des citoyens. En conclusion, le projet T3 ne tient pas compte de l'enjeu climatique, ne participe pas à un aménagement du territoire partagé et coopératif entre les collectivités concernées et est fondé sur un principe d'aller toujours plus vite, induisant des aménagements coûteux (financier et impact sur le patrimoine). Enfin, je tiens à partager ma tristesse ressentie lors de la réunion publique à Martel, à la façon dont les responsables du projet ont réagi et répondu aux questions soulevées par les habitants locaux, et qui se sont sentis ignorés et méprisés. Ceci témoigne de la	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
			faible écoute que nos représentants peuvent avoir pour ce qui remonte du territoire et que nous avons tous un gros travail à faire pour vivre et aménager un territoire dans la bienveillance.	
M204 (lettre)	F Morisseau Martel	Il faut investir ailleurs Développer des solutions alternatives	Le meilleur moyen de désenclaver le nord du Lot et de préserver son environnement et d'offrir à ses habitants les équipements nécessaires à la bonne marche du vivre ensemble. Les 55 M€ de ce projet ne seront bénéfiques qu'aux bétonneurs sans apporter de solution aux acteurs du bassin industriel de Biars-Bretenoux, qui ont indiqué à de nombreuses reprises qu'ils n'utiliseraient pas ou peu cette voie et qu'il préféreraient avancer sur une solution de ferroutage. Halte aux projets inutiles, longue vie à notre département : Très Nature, Très Patrimoine et Très Lot.	-
M205 (lettre)	C Serena Martel	Projet en contradiction avec les particularités du Lot Il faut investir ailleurs	Cette nouvelle route est à mon sens tout sauf une « voie d'avenir ». Il est incompréhensible que le Lot, dont la devise est « Très Nature, Très Patrimoine, Très Lot » fasse le choix de détruire une vallée magnifique avec des zones humides, des moulins et châteaux...pour construire une route dont les locaux ne veulent pas pour la plupart. Le Lot est un département touristique et rural : son axe de développement devrait être le tourisme vert et non un investissement colossal pour une voie rapide. Route qui va faire gagner 4 min en temps de trajet par rapport aux routes déjà existantes ! Pourquoi ne pas développer le fret et augmenter la fréquence des trains à destination de Brive ? Cette somme d'argent devrait être investie pour l'avenir de la population : il n'y a même pas de lieu dédié aux jeunes sur Martel !	-
M206	J Kadauche Martel	Projet destructeur	Nous sommes très attachés à cette vallée semble-t-il dédiée aux camions dans un proche avenir. Nous sommes opposés à toute modification et construction dans cet endroit.	-
M207	Anonyme	Projet inutile, cher et destructeur	Pourquoi ? Ce trajet n'a pas de logique en termes de desserte du territoire : regagner l'A20 sur un demi-échangeur avec un rallongement de tracé : est-ce que c'est vraiment ingénieux ? Pour qui ? Le détour engagé n'a pas d'attrait économique pour les acteurs locaux et entrainera un flot de passage de camion. Les conséquences : éco logiques, sonores, atmosphériques, naturel qualité de vie. Le coût du projet est minimisé, l'aménagement est inutile et saccage les lieux de nature pittoresque. En 2015, cette route est-elle une priorité financière ? A qui profite ce projet ? Y a t-il des intérêts personnels ?	-
M208 (lettre)	Deham Quatre Routes	Projet inutile, cher et destructeur	Avec ce projet, que verrons-nous dans quelques années ? Constructions de routes, de ponts, de bassins, giratoires et ensuite risques d'inondations importantes que nous avons subi plusieurs fois. Pourquoi ce projet ? Pour aller vite, toujours plus vite et faire plaisir à certaines personnes. Il me semble que la route existante Turenne – Brive améliorée bien sûr, serait bien suffisante et plus rapide et moins coûteuse ?	-
M209 (lettre)	Gallon / Sitoleux	Impact paysager et touristique Il faut investir ailleurs Améliorer les routes existantes	Les richesses des vallées de la Doue et du Vignon méritent le plus grand respect et devraient être classées comme Site Naturel Sensible du Lot. Ces vallées sont très étroites et ne permettent pas le passage d'une voie rapide sans dénaturer profondément ce site. Le projet T3 est contraire à l'intérêt touristique du département. Son coût estimatif de 55 M€ déjà impressionnant pour un département rural peu doté, est voué à dérapage. L'argent public peut soutenir l'activité de bien d'autres manières...Les voies existantes peuvent être améliorées et la voie ferrée remise en service pour le bien de tous, industriels en tête ainsi que des usagers de la route. Passer par Martel pour rejoindre Brive par l'A20 est illogique. Ce détour payant rallonge le trajet et ne résout pas la problématique.	-
M210 (lettre)	V. Ledoux Martel	Projet inutile, cher et destructeur	Voie d'avenir .. Pour qui ? ... Pourquoi ? Un slogan court mais qui pose les vraies questions. En effet, le trafic le plus important se fait sur la D720. Pour améliorer la desserte de Bretenoux ? C'est en leurre : le PDG d'Andros est contre ce projet, et on n'a jamais vu des transporteurs empruntant un trajet plus long décidé par des élus. De plus, aucun gain de vitesse n'est à espérer, on reste en route à 2 voies et si les virages vont être supprimés, ils seront remplacés par une limitation de vitesse à 70 km/h comme à Gramat.	-
M211	L. Laval Martel	Projet inutile, cher et destructeur	Idem texte ci-dessus lettre M210	-
M212 (lettre)	M. Savarimouttou St. Denis (93)	Projet inutile, cher et destructeur	En tant que visiteur fréquent je souhaite exprimer mon indignation contre le projet T3, qui portera atteinte aux habitants, agriculteurs et touristes qui apprécient la région. La pollution engendrée sera fort dommageable quand on sait que le fret ferroviaire pourrait être développé de façon plus économique et écologique. Il semble aussi que cette route ne sera pas si rentable et utile que cela a été dit : il faudrait revoir les études et estimations.	-
M213 (lettre)	M & D Labbe Belgique	Projet destructeur	Nous aimons Martel et sa région en tant que visiteurs réguliers et il serait dommage de détruire les sites et un environnement magnifique au profit du bruit, de la vitesse et de la pollution ? Que représentent face à ce projet la nature, les cultures, le bien-être, la	-

Contributions des particuliers à Martel : registres 3 et 4				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
			sérénité des lieux ?	
M214 (lettre)	Brocard Cazillac	Projet cher, pas d'utilité publique Fret et routes existantes	Je ne peux pas comprendre que les représentants de ce projet aient fait des études en urbanisme et nous proposent avec nos impôts de construire une route, inutile face aux besoins logistiques de mes concitoyens, qui n'a aucun intérêt non plus pour l'industrie, en fond de vallée, en zone inondable. Je demande qui est bénéficiaire de ces travaux ? Je demande une enquête pour répondre à ces questions. En quoi l'argent public devrait être injecté dans le privé pour saccager l'environnement ? Comment pourrions-nous être d'accord ? Le réseau ferroviaire est en place et ce budget serait plus efficace, injecté dans le fret, les écoles, la réparation des routes existantes, le contournement si besoin de certaines communes. Ce tracé ne correspond en aucune manière à l'utilité publique.	-
M215 (lettre)	V Gervaz Le Plessis Robinson	Projet destructeur et polluant	En tant que visiteur régulier, je pense que vous allez faire fuir les touristes avec le T3. A Paris, nous combattons pour éviter l'utilisation des voitures et camions... En construisant cette trois voies, vous allez détruire votre région, polluer l'environnement, faire fuir les vacanciers et les habitants ? Il serait tellement plus simple d'utiliser les transports ferroviaires. Dans les communes comme Chamonix, depuis la construction du Tunnel du Mont Blanc « pour les passages de camions », c'est une catastrophe écologique : la ville est une des plus polluée. Il y a d'autres alternatives.	-
M216 (lettre)	S& J Wery Bruxelles	Projet destructeur	En tant que visiteur régulier, nous apprécions le bon air, la nature, le calme et la beauté de l'environnement de votre région. Sauvegardez cet environnement que nous aimons. Il y a déjà pléthore de routes rapides.	-
M217 (lettre)	Ch. Soubeyran Martel	Projet inutile, cher et destructeur Impact agricole	Ce projet ne servira en rien les intérêts des populations et amènera des préjudices certains pour les ressources locales. Ce n'est pas en détruisant des paysages qui attirent les touristes que l'on favorisera leur venue. A l'heure où le Sénat s'inquiète des coûts pour la santé lié à la pollution des véhicules, ce projet devrait poser question. La destruction de terres agricoles en AOC sera un appauvrissement. La déclaration du représentant du CD46 lors de la réunion publique à Martel laisse rêveur : il a osé dire que le T3 apporterait des nuisances mais que ce n'était rien. On sait à quoi ce genre de raisonnement conduit « Mieux vaut dix morts que cent ». Autre point, la sécurité : sur l'axe routier Gluges / Figeac, ne nombre d'accidents mortels est important et rein n'est fait. Au lieu de dépenser des dizaines de millions d'€ pour un projet inutile, il serait plus utile de les utiliser à améliorer les grands axes existants : sauvons des vies.	-
M219 (dossier)	JL Jarrige Frait		Dépose au nom de l'association de Sauvegarde et de Mise en Valeur de la Vallée de la Doue, du Vignon, de leurs Causses et Coteaux un extrait du dossier déjà déposé par le collectif des associations : cf. tableau correspondant	-

Annexe 9 :

Tableau récapitulatif des contributions des particuliers à Strenquels

Pour la commune de Strenquels, étant donné le grand nombre de lettres, la notation sur le registre n'a pas été satisfaisante les observations du public ont donc été enregistrées de la façon suivante:

- les courriers : St C1 et suivants
- les observations sur registre : St R 1 et suivants (sans tenir compte des notes de dépôts des lettres)
- les observations orales : St O1 et suivants

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
St C1	M. DAURAT Christian, Conseiller Municipal de Cazillac	C : tourisme, pollution, tracé incohérent P : aménagement des voies existantes	Lettre du 26/06/15 (1 page) Contre le T3 qui ne correspond pas à un désenclavement du Nord du Lot, le T3 emprunte des routes à l'environnement naturel présentant un attrait touristique, donc à préserver. Passer par Martel rallonge pour aller à Brive, ce tracé farfelu occasionnera carburant et pollution en plus... Pour améliorer les voies existantes les plus fréquentées par les routiers qui aurait un coût moindre, et pour un partage de frais avec la Corrèze.	Contre
St C2	Mme Monique DEL RIO Maitre Jean- Bernard DEL RIO, avocat (Les-Quatre- Routes)	C : pollution, environnement, tourisme, coût, sous-estimation P : améliorer voies existantes	Lettre du 26/06/15 (4 pages) Ils estiment ce projet inutile, destructeur et pharaonique. Formellement opposés au T3 dédié aux camions = diesel = polluant. L'autorité environnementale signale un manque de lisibilité concernant les émissions de CO2. Le T3 emprunte une route "pittoresque" au détriment du tourisme. Estime que l'appréciation sommaire des dépenses engendrées par l'opération est sous-estimée, car n'inclut pas la liaison vers le sud : tous les postes de dépenses ne sont pas portés à la connaissance du public (acquisitions foncières + coût des travaux). POUR l'amélioration du réseau routier existant et/ou du fret ferroviaire plus respectueux de l'environnement.	Contre
St C3	Mme Andrée TEILHARD		Plan cadastral du moulin de la Tulle montrant l'emplacement des jardins, du terrain d'épuration et l'étang privé. (1 page)	
St C4	M. Daniel PEDRONO, ancien Conseiller municipal de Strenquels de 2008 à 2014 (Le Carlat - Strenquels)	C : patrimoine, agriculture, tourisme, environnement, inondations, coût, sous-estimation, dette, impôts, rentabilité, dégradation des services publics, inutile P : améliorer VE, développer le transport ferroviaire	Lettre du 26/06/15 (5 pages) Formellement opposé, pour lui ce projet n'est pas d'utilité publique. - <u>Nuisances pour l'intégralité du patrimoine bâti</u> des deux vallées de la Doue et du Vignon, qui recensent 12 anciens moulins, 2 châteaux, des demeures de caractères, un ancien four à pain et un ancien lavoir. - <u>Nuisances pour le patrimoine agricole</u> : les deux vallées recensent des noyeraies labélisées A.O.C, et répertoriés sur la route de la noix : perte pour les agriculteurs. - <u>Nuisances pour le patrimoine touristique</u> : chemin pédestre, gîtes touristiques, route RD96 pittoresque selon Michelin. - <u>Atteinte aux intérêts publics</u> : liaisons plus longues pour les secours vers l'hôpital de Brive, donc la T3 ne sera pas empruntée par les services de secours. - <u>Nuisances pour l'environnement</u> : nuisances sonores, allongement pour rejoindre Brive (14km aller-retour), augmentation de CO2. NB : le dossier VA n'est pas très loquace sur les rejets de CO2 dans l'environnement. - <u>Nuisances visuelles</u> : il pense que pour franchir la voie ferrée, le pont utilisé par la nouvelle route se situera environ 6m au dessus de la voie et environ 8m au dessus des 2 plaines. Pour accéder au pont, qui franchira la voie ferrée, il faudra aménager des rampes d'accès dans les 2 plaines pour rattraper une dénivellation de 8m. Ces rampes seront de vraies digues pour ces 2 plaines inondables. Problème de l'inondabilité des vallées à Strenquels : travaux nécessaires sous évalués. - L'estimation actuelle mène à un amortissement pour les années 2060, or il estime que le chiffrage est sous évalué de près de la moitié : - liaison T3 / route de Souillac au niveau du barreau de Martel non chiffré ; - en comparaison de l'estimation pour assainir les zones inondables de la plaine des Quatre-Routes traversées par le T2-1, il estime que l'assainissement des plaines de Condat et de Lapeyrade traversées par la T3 a été sous évaluées de 30M€, alors que tant en quantité, qu'en constitution de sol ces zones inondables sont similaires ;	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
			Il estime pour sa part que le projet coûtera 90M€ et qu'en tel cas il ne sera jamais rentabilisé. Une dépense colossale à l'échelle du département et au détriment des autres budgets : entretien des autres routes, et des autres services publics. Crainte de l'augmentation des impôts locaux étant donné l'endettement du département et le T3 étant à la charge du seul département du Lot. Pour lui cette nouvelle route est inutile. Personne n'est pour cette route passant par Martel : ni les entreprises du bassin économique de Biars-Bretenoux-Beaulieu-St-Céré dont Andros, ni les CCI et Chambres d'agricultures du Lot et de la Corrèze, ni les 102 élus du nord du Lot et du sud de la Corrèze ayant signé une pétition. Il rappelle que le résultat du vote du CG du Lot en faveur du T3 était mentionné dans "La Dépêche du Midi" la veille de la décision prise en assemblée publique. POUR réaménager les voies existantes et développer les transports par voie de chemin de fer existant entre Biars et Brive, avec un embranchement spécial situé au sein de l'entreprise Andros à Biars.	
St C5	Y JARRIGE (Friat)		2 pages, 4 photos : 2 photos de la RD96 et 2 photos de la rue de Friat, après orage.	Contre
St C6	Mme Marie-Noëlle LE POTTIER (66 rue des Chalets - Toulouse)	C : paysage, patrimoine, agriculture, environnement, tourisme, disproportion, coût, incohérence P : autres solutions, fret	Lettre type du 26/06/15 (1 page) Passants leurs vacances à Strenquels, ils soutiennent les associations locales et les Mairies qui sont contre ce projet qui va défigurer les beaux villages comme celui de Friat, la vallée du Vignon, ses coteaux, ses paysages, ses châteaux et vieux moulins. Ils n'imaginent pas un flux de semi-remorques sur cette route si pittoresque Condat-Martel, et ce projet leur paraît disproportionné car : - dépense publique importante qui va massacrer un magnifique coin de France totalement préservé ; - le tracé en zig-zag pour rejoindre Brive paraît bien peu rationnel ; - ils sont persuadés que l'agriculture et le tourisme sont des valeurs économiques tout aussi importantes pour le département et que les habitants de la région seront gagnants si le développement industriel respecte le développement agricole, touristique, et donc l'environnement. - ils pensent que d'autres solutions existent dans le département pour un développement harmonieux agricole, industriel et touristique. Le transport ferroviaire étant un exemple. En conclusion, ils ne voient pas en quoi ce projet prépare l'avenir, et quant à l'utilité publique, ils ne comprennent pas non plus, car déjà en 2013, lors de la phase de concertation à laquelle beaucoup d'entre eux ont participé, une écrasante majorité était contre ce projet et ils constatent qu'ils n'ont pas été écoutés. Ils appellent les Commissaires enquêteurs à tout mettre en œuvre pour ne pas détruire cette route pittoresque.	Contre
St C7	Mme Elena SANCHEZ Malaga	Idem C6	Lettre du 26/06/15 Idem lettre type C6	Contre
St C8	Mme ou M.? RAMIREZ Malaga	Idem C6	Lettre du 26/06/15 Lettre type idem C6	Contre
St C9	M. Jose Manuel CABRA DE LUNA Malaga	Idem C6	Lettre du 26/06/15 Lettre type idem C6	Contre
St C10	M. Francisco LARA PALMA Malaga	Idem C6	Lettre du 26/06/15 Lettre type idem C6	Contre
St C11	Mme Carmen CABRA DE LUNA Malaga	Idem C6	Lettre du 26/06/15 Lettre type idem C6	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
St C12	Mme Carmen LARA CABRA (Malaga)	Idem C6	Lettre du 20/06/15 Lettre type idem C6	Contre
St C13	Mme Emmanuelle ANDRE (Madrid)	Idem C6	Lettre du 26/06/15 Lettre type idem C6	Contre
St C14	Mme Fernanda IBANEZ JIMENEZ (Malaga)	Idem C6	Lettre du 18/06/15 Lettre type idem C6	Contre
St C15	Mme Marie José GRANJA BLANCO (Madrid)	Idem C6	Lettre du 26/06/15 Lettre type idem C6	Contre
St C16	M. Carlos PEREZ SIERRA (Madrid)	Idem C6	Lettre du 19/06/15 Lettre type idem C6	Contre
St C17	Mme Beatriz DE LOIZAGA BROUSKC (Madrid)	Idem C6	Lettre du 18/06/15 Lettre type idem C6	Contre
St C18	Mme Raphaela VALERO SOLA (Madrid)	Idem C6	Lettre du 18/06/15 Lettre type idem C6	Contre
St C19	M. et Mme Gérard et Catherine PEDRONO (77270 Villeparisis)	C : tourisme, environnement, patrimoine, coût, autres services publics,	Lettre du 27/06/15 (1 page) La T3 va nuire à l'environnement, au tourisme, au patrimoine exceptionnel de la vallée de la Doue et du Vignon et du hameau de Friat. Le coût important de cette voie va nuire aux autres services publics du département en absorbant pour un seul projet une grande partie des dépenses qui sont indispensables au développement social, culturel, touristique et économique d'un département. Ce nouvel axe routier n'a pas d'utilité réelle, puisque pour se rendre à Brive, il est plus facile et moins coûteux d'emprunter des routes existantes que ce soit pour des déplacements privés ou professionnels. La qualité de vie est un bien précieux, et la qualité de l'air est un bien commun. Ils ne souhaitent pas retrouver les nuisances de la banlieue parisienne à Strenquels et sont contres ce projet.	Contre
St C20	B. GOLZIO-CASA (80420 Pertuis)	C : tourisme, environnement, patrimoine.	Lettre reçue le 1/07/15 (1 page) Amoureux depuis plus de 20 ans de la vallée de la Doue, il est contre le tracé T3. Il s'oppose à la destruction de ce site : - archéologique (fondation d'un boustier) ; - historique (châteaux) ; - ethnologique (12 moulins à eaux) ; - biologique (présence de chauves-souris) ; - touristique (les humains comptent aussi).	Contre
St C21	M. Jean CREMOUX (Friat - Strenquels)	C : coût, destructeur, agriculture, environnement, pollutions, impôts	Lettre reçue le 1/07/15 (1 page) Il est contre le T3, pharaonique, coûteux, destructeur de terrains agricoles et de l'environnement : pollutions de l'eau, de l'air et sonores. Augmentation importante des impôts. Arrêt fatal du tourisme vert, patrimoine d'une vallée riche de 12 moulins, de 6 villages et de la résurgence de l'œil de la Doue. Il préconise :	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
		P : améliorer VE, développer voie ferrée	- de garder cet argent pour améliorer et entretenir les routes de notre département ; - de favoriser le service public par le transport ferroviaire en rénovant et adaptant la voie ferrée et les gares de la ligne Brive-Aurillac.	
St C22	BJ POITOU (La Garenne Colombes)	C : inutile, coût, environnement.	Lettre du 25/06/15 (1 page) Projet totalement inutile : les demandeurs de l'époque ont trouvés d'autres voies pour leurs camions afin de rejoindre le nord. Martel n'est pas enclavé et les camions continueront à prendre la côte des Mathieux ou la RD96 existante pour livrer leurs marchandises dans ce secteur. Le T3 sera un gouffre financier pour le département et un désastre environnemental. Il s'oppose à ce projet.	Contre
St C23	Dr Pauline POITOU (92250 La Garenne Colombes)	C : coût, inutile, paysage, non-sens, rentabilité P : fret, réaménager les routes existantes	Lettre du 25/06/15 (1 page) A passé toutes ses vacances enfant dans la région. Projet trop coûteux, complètement inutile et qui massacre le paysage. Ce projet dédié aux camions, après 20 ans de tergiversations suite à la demande à l'époque de la société Andros, qui voulait rejoindre au plus court et au plus vite l'A20, ne correspond pas à cet objectif. Andros, lassé, se débrouille autrement : pour rejoindre le nord 80% de ses camions partent de Biars par la RD940 puis prennent l'A89 pour rejoindre l'A20. Cette même autoroute pour aller vers l'est pour rejoindre Brive, ils prennent la RD38 ou RD921. Ce projet est un non-sens : rentable en 2060. Elle estime que les modes de transport fret auront beaucoup évolué à cette date compte tenu des contraintes écologiques (pollution, CO2) qui se mettent rapidement en place. Elle juge que le T3 n'est d'aucune utilité et que réaménager les routes existantes suffira.	Contre
St C24	M. Antoine POMMIER (78100 St-Germain-en-Laye)	C : non-sens, coût, autres priorités, destructeur, environnement, tourisme P : améliorer VE, concertation avec la Corrèze	Lettre du 29/06/15 (1 page) Opposé au T3 : ne désenclavera pas le nord du Lot. Il estime que : - Martel n'est pas enclavé ; - ce projet a un coût exorbitant ; - priorités du Lot et des lotois sont ailleurs (service de santé, aide sociale, desserte ferroviaire...) ; - ce projet est destructeur : la vallée de la Doue et du Vignon, la route touristique RD96 qui deviendra une nouvelle route à 80%. Il suggère d'utiliser l'argent public plus raisonnablement, et de réaménager les routes existantes en concertation avec la Corrèze : ceci serait une vraie opportunité pour la Corrèze de régler le désenclavement du sud de son département.	Contre
St C25	M. Didier IMBOT (New-York, EUA)	C : non-sens, inutile, environnement, tourisme, coût exorbitant.	Lettre du 27/06/15 (1 page) Agent littéraire, président de GLOBAL LITERARY MANAGEMENT NLC, il réside aux EUA et en France. Il estime cette route à l'usage des camions un non-sens, ayant entendu depuis longtemps que les industriels ne se satisfaisaient pas de ce tracé qui passe par Martel pour rejoindre l'A20. Il est particulièrement concerné par l'impact environnemental qui défigurerait la vallée de la Doue et du Vignon, ainsi que la RD96, route touristique entre la Corrèze et le nord du Lot, axe que les touristes comme lui-même empruntent avec bonheur pour rejoindre Martel, Rocamadour et Padirac. Cette route lui paraît insensée, et le budget annoncé de 55M € lui paraît exorbitant. Il s'y oppose.	Contre
St C26	I. FUNCK-BRENTANO (75015 Paris)	C : inutile, coût exorbitant, paysage.	Lettre du 13/06/15 (1 page) Le projet lui paraît inutile car contraire à ce que voulait les acteurs économiques du nord du Lot qui désirent relier l'autoroute pour aller vers le nord ou rejoindre le bassin économique de Brive. Son coût annoncé est déjà exorbitant et on sait que cela le sera beaucoup plus. Il défigure un paysage typique du nord du Lot. Elle s'y oppose.	Contre
St C27	M. Guillaume DUHAMEL (75005 Paris)	C : non-sens, inutile, coût exorbitant	Lettre du 15/06/15 (1 page) Ce projet est un non-sens. Il avait pour but de désenclaver le nord du Lot et le sud de la Corrèze, aujourd'hui on veut le faire passer par le sud par Martel. Son coût exorbitant sera entièrement à la charge du contribuable lotois. Il s'oppose à ce projet inutile et soutient sa famille installée dans cette belle région depuis des générations qui s'y opposent aussi.	Contre
St C28	C. FUNCK-BRENTANO (75015 Paris)	C : dévastateur, environnement, tourisme, inutile.	Lettre du 13/06/15 (1 page) S'oppose au projet T3, rendant souvent visite à des amis résident à Strenquels, le projet T3 serait dévastateur pour la vallée du Vignon. Cette route, aujourd'hui touristique, serait dédiée aux camions. Il n'en voit pas l'utilité publique.	Contre
St C29	I. DUHAMEL (Sanary-sur-Mer)	C : tourisme	Lettre du 15/06/15 (1 page) Connaissant la région, elle s'oppose au T3 dédié aux camions, car elle estime que la D96 est une route pittoresque notée sur la carte Michelin.	Contre
St C31	Mme Andrée TEILHARD	C : incohérent, inutile, agriculture,	Lettre du 6/07/15 (1 page + 6 documents) Elle pense que cette voie est illogique pour désenclaver le nord du Lot, le crochet par Martel inutile, et qu'elle sera plus coûteuse	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
	(Cazillac)	paysage, environnement, coût sous-estimé, impact particulier	qu'estimé actuellement. Le T3 va détruire des propriétés agricoles, du paysage typique, une vallée où l'on peut compter 12 moulins et du patrimoine reconnu et aidé par l'organisme Fondation du Patrimoine. Le T3 rallonge pour rejoindre l'hôpital de Brive. En ce qui concerne le moulin de la Tulle : problèmes d'inondations : quand ses 2 vannes sont obstruées par un orage (branches, etc.) ou par une inondation, le niveau monte à tel point d'inonder le village de Friat. Problèmes avec les 2 trop-pleins de l'étang dans la cour côté D96. Elle demande à rencontrer quelqu'un. Sont joints : - 1) un plan cadastral (cf St C3) - 2) un extrait de permis de construire déposé le ?? d'intégration dans le site avant/après d'1 page - 3) 3 photos du Moulin (1 page) - 4) lettre du 21/10/11 à M. le Maire de Strenquels, objet : annulation du permis de construire. Elle stipule en complément de la lettre qu'elle n'a pas donné suite au permis de construire du logement à cause de l'incertitude du tracé de la voie d'avenir. - 5) lettre du 24/04/13 de la Fondation du Patrimoine. Objet : versement de subvention pour le moulin de la Tulle. - 6) lettre du 16/05/13 de la Fondation du Patrimoine. Objet : envoi d'une plaque.	
St C32	M. Eric BATUT (Friat - Strenquels)	C : impact particulier	Fax reçu par la Mairie le 6/07/15 (3 pages) Propriétaire éleveur à Friat. I/ sur le tracé 1) dans sa partie en amont de Friat : il souhaiterait, afin de ne pas trop morceler les terrains, que le T3 reprenne le tracé de la route de Lapeyrade (existante) depuis son croisement avec la D11 jusqu'à celui avec la D96. 2) sur la partie en aval de Friat, il faudrait conserver l'accès sur le village de Ripane au niveau de l'emplacement de la fontaine. II/ Incidences professionnelles : problèmes importants concernant le fonctionnement de son exploitation agricole car les terres qui la composent se situent de part et d'autre de l'axe routier. L'amplification du trafic (notamment des PL) va engendrer des difficultés, à savoir : - le franchissement de la chaussée par les animaux pour se rendre d'un pâturage à l'autre va s'en trouver plus ardu et plus dangereux - idem pour le passage des engins agricoles. Il faudrait prévoir un passage hyper-sécurisé (type tunnel). - pour la sécurité routière, il serait souhaitable que les terrains soient clôturés de façon efficace le long des pâtures, côté chaussé. III/ Désagréments et nuisances : 1) incidence économique : le nouveau tracé entraînerait une diminution de la superficie de la propriété composée de terres consacrées au pâturage, mais aussi, et surtout, à la culture des noyers. Il s'en suivrait donc un manque à gagner et une perte économique conséquente. 2) pour nuisances sonores dues au roulement des véhicules, il demande que la nature et la qualité du revêtement de la chaussée permette de l'atténuer.	
St C33	Mme Jacqueline RABILLAT-DELMEULE (75011 Paris)	C : tourisme, environnement, patrimoine, coût exorbitant, incohérent, destructeur P : autres solutions, fret	Lettre du 4/07/15 (3 pages) Venant régulièrement en chambre d'hôte ou gîte rural sur la commune de Strenquels, elle soutient les associations locales et les maires opposés à ce projet qui va défigurer ces charmants villages (ex: Friat, vallée du Vignon, ses paysages, ses châteaux et vieux moulins). Elle ne peut imaginer la T3 remplaçant la RD96. Elle estime que ce projet va être ruineux pour les finances publiques et sans utilité économique avérée, qu'il va détruire par les nuisances induites une région de France jusque là préserver dans la qualité environnementale. Le T3 et son tracé en zigzag n'est ni cohérent, ni rationnel pour rejoindre Brive. Les habitants de la région ont à cœur de s'assurer que le développement industriel respecte les activités agricoles et touristiques dans un environnement de qualité. Elle suggère d'autres solutions moins polluantes comme le transport ferroviaire. Elle ne voit pas en quoi ce projet prépare l'avenir puisqu'il est destructeur et excessivement coûteux pour les générations futures. Elle rappelle que lors d'une précédente consultation, à laquelle elle a participé, une grande majorité de personnes était contre.	Contre
St C34	M. Jean-Louis VANEL (46600 Cazillac) Maire		Lettre du 7/07/15 (3 pages) <u>1- pertinence du projet</u> Il est incontestable que le réseau routier du nord du lot est devenu obsolète pour une circulation automobile tant en VT qu'en VU s'il doit répondre à 2 objectifs majeurs: sécurité et fluidité... La multiplication récente des îlots et ralentisseurs démontre leur incompatibilité.	

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
	<p>(1983/2001) Maire honoraire Ex président et toujours membre de l'association de sauvegarde du patrimoine de Cazillac Ex responsable d'une petite entreprise A</p>		<p>Il est actuellement directement hérité des voies existantes en 1950/1960 et les remises à niveau qui ont eu lieu n'ont consisté qu'en élargissements (CD 720 par ex). Mais jamais de réels reprofilages ou rectifications de virages n'ont été réalisés; les déviations restant des exceptions récentes (Puybrun, Gramat) Enfin les développements économique et démographique simultanés du trafic est bien réel: ZA de Biars, entreprises de la "mécanique vallée" sans oublier une fréquentation touristique soutenue en juillet et août. A ce constat s'ajoute l'effet pervers de la décentralisation, qui permet à des maires d'interdire ou limiter la circulation des PL dans les agglomérations, créant de fait des couloirs à camions sur le seul itinéraire accessible. Je prendrai pour exemple un PL venant de Bretenoux et s'engageant sur le CD 920 en direction de Limoges (vers le nord). Il n'a plus d'autre alternative que suivre l'itinéraire CD 920 puis CD 8 enfin CD 38 jusqu'à Brive qu'il devra contourner au raz du centre-ville avec plusieurs changements de directions à gauche à angles droits avant de "remonter" l'ex avenue de Bordeaux jusqu'à l'échangeur auto routier n° 51; Tout accès intermédiaire par Martel, Nespouls ou Noailles étant interdit par le fait de décisions des municipalités locales. C'est une aberration! C'est la multiplication de ces "aberrations" qui conduit à concentrer le trafic PL sur quelques itinéraires dont les populations riveraines sont de plus en plus intolérantes vis à vis des nuisances qui en résultent. En cela la démarche "voie d'avenir Lot Corrèze" est pertinente! <u>- l'évolution du projet</u> Une longue concertation a précédé l'enquête publique actuelle: j'y ai personnellement participé Retenons en 2 principaux effets: - l'abandon du projet par le département de la Corrèze qui n'en est plus partie prenante La sélection du tracé "T3" qui rabat le trafic sur la RD 840 via la vallée du Vignon (également appelé la Doue) en rectifiant le tracé de l'actuel RD 96 Les autres projets se révélant plus onéreux ou destructeurs. <u>3- Quelques remarques de "bon sens"</u> pour reprendre le titre d'un collectif qui a beaucoup œuvré sur le projet pendant la phase de concertation. Lorsque l'on souhaite se rendre sur l'A20 en direction du nord à partir de Bretenoux Biars St Céré, le tracé T3 est inutilement long... Pour se rendre compte je suggère au commissaire enquêteur de suivre un PL au départ de Biars qui souhaite se diriger vers l'A20 en direction du nord. A 80% ces PL suivent l'itinéraire "corrézien" (la Corrèze n'est qu'à 2 km de la ZI de Biars!!!) via Beaulieu, Marcillac la Croze, Le Pescher, Malemeort pour rattraper au plus vite le contournement Nord de Brive.... C'est un fait! C'est le plus court et le plus rapide! Le simple bouclage du contournement nord de Brive sur la route de Beynat (D921) en franchissant la rivière Corrèze privilégierait encore plus cet itinéraire déjà fort fréquenté. Il faudrait que le département de la Corrèze et le bassin de Brive intègre au plus vite cet état de fait dans son SCOT. Tout cela ne serait que "cohérence!" <u>4- Un T3 pourquoi faire?</u> Remarque pertinence Et bien, pour tous les autres usagers qui souhaitent se rendre dans l'ouest de Brive (Périgueux, Bordeaux) Ou vers Toulouse donc vers le sud. Cela fait pas mal de monde! Mais pour se faire, il est impératif que le barreau nouvellement créé entre le CD 96 et le CD 840 soit prolongé vers le CD 803 pour donner accès à l'échangeur n° 55 de Souillac en direction du sud. Cet itinéraire est pertinent pour toute la population du bassin de Meyssac, 4 routes, Vayrac qui souhaite aller vers le sud. <u>5- Prolonger le "barreau" vers le CD 803</u> c'est possible en faisant des économies sur le projet actuel surdimensionné Ce barreau est une évidence pour que le projet T3 ait une pertinence: pour le financer, il convient de faire quelques économies sur le "reprofilage" de la partie rectifiée du CD 96 (entre Borgne et Palmela) Est-il nécessaire de mettre la section en côte rectifiée à 3 voies (2 dans le sens montée)? tant le profil en long de cette voie est faible! Et si les virages sont rectifiés il existera des lignes droites permettant au VL de dépasser le PL</p>	

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
			<p>L'impact visuel à proximité immédiate de la zone naturelle sensible de la Doue en sera limité! De même, pourquoi créer une nouvelle voie en pied de talus sous le village de Strenquels, alors qu'une voie communale existe sur le même itinéraire et qu'elle limiterait l'emprise sur les noyeraies existantes. Il faut savoir raison garder en matière écologique. Elargir une voie existante avec quelques passages inférieurs pour la faune n'est-elle pas moins impactant que le "chambardement" prévu? Moins onéreuse c'est sûr! De même pour le passage au "moulin de la Borgne"/La tulle" : y a t-il besoin d'élargir au-delà de l'existant l'emprise de la RD 96? le contournement par l'ouest du moulin engagerait des dépenses importantes et gênerait un site ravissant. <u>- le sacrifice du bourg de Condat: inéluctable?</u> Pourquoi sacrifier le développement urbain de ce charmant petit bourg en ayant pour projet de le traverser en son cœur à quelques mètres de la Mairie-école et du Monuments aux morts par un axe de voies rapides doublées de chaque côté par des voies de services afin de rabattre le trafic séquent en un seul point de passage (soit 25 m de large en zone urbaine!) Que penser de ce projet qui ne semble exister que par la volonté très "bruyante " de quelques intérêts particuliers au mépris de toute notion d'urbanisme.... donc d'intérêts publics!! A rechercher à toutes forces le consensus d'une assemblée, on finit par ne satisfaire que les intérêts des membres de cette assemblée! Il revient désormais à l'autorité publique de faire prévaloir l'intérêt du plus grand nombre; en venant de St Michel la future voie doit se porter sur sa gauche au niveau de la plaine de Condat/ St Michel de B; éviter le monument historique (non classé) du moulin du pont neuf par l'aval et rejoindre la voie communale au pied de Strenquels en s'appuyant sur la côte altimétrique la plus élevée qui existe pour limiter coût et impact sur la zone humide traversée. <u>7- et le ferroviaire?</u> Il y a longtemps que le fret ferroviaire n'existe plus sur la ligne concernée, même les traverses SNCF bois produites à Biars sont acheminées par la route sur les chantiers de voies ferrées !!!! En guise de conclusion du présent document Tant que les voies de communications "économiquement stratégiques pour le territoire" ne seront pas de la compétence de l'autorité de tutelle du développement économique local, c'est à dire de la Région (voire des futures super régions) comme c'est le cas pour les infrastructures ferroviaire; Nous resterons dans ces attermoissements qui conduisent à des retards d'équipements inacceptables pour le monde de l'entreprise qui doit lutter avec la concurrence internationale. Comment peut-on imaginer que la concurrence des transports scolaires (y compris du primaire!) soit confiée à des super régions et que les voies départementales d'intérêt interrégional telles que le projet qui nous préoccupe, reste de la seule compétence de département rendus exsangues financièrement par la charge de la solidarité. Il est urgent que nos responsables politiques à tous les niveaux comprennent les enjeux de cette concurrence et dotent enfin les territoires de structures décisionnelles susceptibles de faire changer de "braquet" les procédures visant à développer nos territoires déjà peu favorisés et désormais victimes de l'obsolescence des équipements et services publics. M Vanel grâce à ses différentes fonctions a assisté à l'essentiel de la phase de concertation du projet "Voie d'Avenir Lot Corrèze"</p>	
St C35	M. Lucien TEILLARD (Les-Quatre-Routes) Ex Maire des Quatre-Routes Maire honoraire		<p>Tous les arguments contradictoires et convainquant ont été avancés lors des diverses réunions, également sur la concertation préalable en juillet 2013 : ce qui n'a provoqué aucun changements. Il n'empêche qu'il ressort nettement aujourd'hui que le projet T3 est qualifié et repoussé par l'ensemble de la population du territoire, également par tous les maires et leurs conseils municipaux des cantons de Vayrac - Bretenoux - St-Céré - Beaulieu - Meyssac - Mercœur - Sousceyrac : - de destructeur, déraisonnable et surtout inutile. Toute cette population refuse le gaspillage, sans aucun respect financier pour le contribuable, surtout que la rentabilité du T3 n'est pas démontrée, ou sinon n'apparaît positive qu'après 50 années de service! En plus, ce tracé ne correspond pas aux objectifs au lancement du projet : d'un accès direct sur Brive et sur l'A20 direction nord (mise à part pour le départ en vacances, l'accès sud n'est pas recherché). Les usagers de Biars-Bretenoux-St-Céré ne l'utiliseront pas, car passer par Martel, Cressensac pour aller à Brive, en direction</p>	

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
			<p>Limoges ou Paris (bassiné économique recherché par les industriels du nord du Lot) : parcours beaucoup plus long, qui nécessitera un kilométrage et un temps supérieur complété par l'acquiescement de l'autoroute.</p> <p>Pour conclusion, le détour par Martel est ridicule, d'une totale absurdité et sera l'objet d'un refus catégorique.</p> <p>Par contre, il nous est permis de penser, compte tenu de l'abandon et du changement de destination du parc d'activités du Haut-Quercy en zone de loisirs, de l'étude et du transfert possible de ce projet sur la commune de Martel, que le tracé T3 avait fait l'objet d'utilisation pressentie en faveur de cette nouvelle zone.</p> <p>Pouvons-nous voir sur ce point la véritable raison de la détermination inébranlable du tracé T3? Changement pourquoi? Le terrain acquis par les communautés intéressées du parc d'activités du Haut-Quercy, ne semblerait maintenant plus apte à recevoir les infrastructures industrielles. lors de l'achat, il n'était pas apparu d'impossibilités déterminantes. Nous n'avons pas eu chez nous de tremblement de terre qui pourrait provoquer une modification de terrain. Ce qui nous laisse penser qu'une intervention politique pourvoir avoir exclu l'intérêt général.</p> <p>Il joint la photocopie de la délibération du CM des Quatre-Routes-du-Lot du 20/09/10 :</p> <p>Présents 9 personnes : pour : 6 contre: 3</p> <p>Sous la présidence de M. TEILLARD (Maire)</p> <p>Objet : position sur le projet Corrèze - voie d'avenir</p> <p>L'ensemble de la population des Quatre Routes dont les actifs économiques : commerçants, artisans, professions libérales, par la voie du CM ; qui, après maintes réflexions sur les différentes possibilités de voie nouvelle entre Biars et la A20.</p> <p>Après en avoir délibéré principalement sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la nécessité reconnue du besoin de désenclavement du Nord du Lot mais par un investissement MODERE, compatible avec les moyens financiers départementaux actuels et à venir. - Un projet à court terme qui favoriserait et conserverait l'activité économique sur l'ensemble du territoire nord du Lot. - une éventuelle échéance de 8 à 10 ans pour la réalisation et mise à disposition d'une voie nouvelle, qui ne répond pas entièrement aux demandes et aux besoins formulés par le bassin de Biars, mais également des autres bassins de vie du nord du Lot. - les carences en matière de désenclavement routier au cours des décennies précédentes et plus précisément en l'absence de projet de modernisation et de réhabilitation des voies existantes en vue de leur adaptation au trafic routier actuel : <ul style="list-style-type: none"> - rectification du virage ; - zone de dépassement sécurisée par 3 voies - incitation à l'aménagement des traversées de bourg ; - invitation à l'utilisation des parkings, dégagement des voies. <p>Le CM souhaite voir améliorer :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) l'accès de Brive centre par l'actuelle RD720, relier en Corrèze par les CD8 et CD38 ; 2) l'accès à l'A20 par la création d'une bretelle à partir de Jugeals-Nazareth pour relier l'échangeur 52 au-dessous de Noailles. Ce barreau pourrait également être raccordé au CD38, qui vient de Beaulieu-Meyssac, afin d'accéder à l'aéroport de Brive-Vallée de la Dordogne et de la future zone d'activité. En conséquence, le CM constate que les propositions du projet "voie d'avenir" faites par les CG du Lot et de Corrèze ne répondent pas aux souhaits suscités. Souhaite voir un élargissement de cette consultation à d'éventuelles options non envisagées dans le cadre de la consultation trop restrictive, compte tenu de leur limite au choix entre 2 fuseaux. Le CM exprime également ses craintes sur les risques accrues d'inondation, résultant de la réduction d'expansion, des perturbations d'écoulement et d'évacuation de l'eau dans les terrains situés à proximité immédiate autour du bourg des Quatre-Routes au cas où le projet routier envisagé viendrait s'implanter dans toute cette zone, désignée inondable en risque d'aléas forts. 	
St C36	M. et Mme MOUSSET (Cazillac)	C : environnement, pollutions, tourisme, coût sous-estimé, social, coût exorbitant,	<p>Lettre non datée (2 pages) Ce projet leur semble inapproprié pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une aberration environnementale : le projet s'exonère du traitement des eaux de ruissellement avant rejet dans le milieu naturel. Cela signifie que les pollutions "normales" de la route (fuites d'huile, essence, etc.) et les pollutions accidentelles (risque toujours présent) iront "naturellement" par gravité à la rivière. C'est un problème pour la pêche, un dégât environnemental et perte d'un atout touristique. Ils estiment que le cout 0€ affiché à la rubrique sur le traitement des eaux est une tromperie, qu'il ne s'agit pas d'"impact moyen" mais de dégradations durables dont le coût réel à terme est absent des documents. Ils s'inquiètent de la présence en aval d'une zone Natura 2000 et de plusieurs ZNIEFF qui recueilleront les eaux polluées! 	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
		<p>paysage, P : rail, améliorer VE</p>	<p>- un ouvrage socialement insatisfaisant : grand ouvrage pour une seule destination : le nord, par le demi-échangeur de Gignac incluant un tronçon à péage. Des compléments sont suggérés (modifier l'échangeur, prolonger par un barreau Martel-Souillac), travaux dont on devine le coût énorme ; - un ouvrage exorbitant pour une attractivité raisonnablement considérée comme moyenne ; - un coût technique sous-évalué : le risque de tomber sur des cavités karstiques dans le cadre des travaux en déblais (juste évoqué dans le rapport) est réel dans le contexte géologique de la vallée du Vignon. S'ajoute le risque d'effritement de la paroi et de chutes de pierre. Si des solutions techniques existent, elles ne sont pas chiffrées financièrement. Ce risque n'est donc pas clairement pris en compte, ce qui revient à l'imputer en surcoût. Les 50M€ sont donc la fourchette basse de ce qui pourrait devenir un gouffre financier. - une blessure grave dans le paysage : pour des raisons techniques, la rectification doit se faire essentiellement en déblais, et ponctuellement en profil mixte, avec murs de soutènement côté vallée. La hauteur nécessaire des déblais est évaluée à près de 25m : l'impact visuel est celui d'un front d'immeuble de 7 à 8 étages. Même avec une saignée moins haute et un mur de soutènement en béton en compensation l'impact est énorme dans un paysage jusqu'ici altéré uniquement, ponctuellement par la "carrière SOURZAT". - il existe déjà une autre voie d'avenir : le rail. Actuellement l'offre est restreinte et inadaptée, avec une historique et archaïque inféodation aux horaires des trains de Paris. La ligne pourrait servir à une vraie desserte locale, pensée pour les besoins de la population du nord du Lot. Le succès du covoiturage, et des TER modernisés avec des horaires adaptés à l'échelle régionale (comme en Aquitaine ou Poitou-Charentes) montre que la demande sociale change. Comment choisir le train aujourd'hui quand un voyage Bordeaux-Bretenoux, qui peut durer 3h, vous est proposé en 4h27? Si des investissements sont disponibles, il vaut mieux les aiguiller vers le rail et des améliorations ponctuelles du réseau routier, plutôt que vers un grand ouvrage.</p>	
St C37	Mme Michèle MARREL (Ripane - Strenquels)	<p>C : inutile, incohérent, coûteux, sous-évalué, dangereux, tourisme, agriculture, pollutions, environnement, détour. P : améliorer VE</p>	<p>Lettre du 7/07/15 (2 pages) Réside dans le Lot depuis 1972. Pour un réaménagement de l'ancienne route. Contre le projet qu'elle juge inutile car : - il ne correspond pas à l'objectif de désenclavement du nord du Lot ; - trop coûteux, les habitants ne veulent pas subir cette charge - sous-évaluation du projet ; - dangereux pour la sécurité : une route entrainera plus de vitesse et donc plus d'accidents ; - pour le tourisme ; - il contribue à contrecarrer la vie des agriculteurs, des producteurs locaux, à contourner et contrarier toutes les nombreuses sources du secteur ; - il va entrainer pollution et défigurer l'actuelle route et l'environnement ; - allongement de la distance : aucun particulier ni camion ne fera ce détour. Elle est totalement contre le projet.</p>	Contre
St C39	M. Pascal ARRESTIER (Ripane - Strenquels)	<p>C : impact particulier, inutile, détour, temps, sous-estimé, dette, agriculture, paysage, tourisme, environnement. P : fret, améliorer VE</p>	<p>Lettre non datée (3 pages) Nucleculteur sur la commune de Strenquels avec 7,5 hectares de vergers de noyers en zone AOC noix du Périgord dont 1,3 hectares concernés par le T3 au lieu-dit La Borgne le long de la RD96 (parcelle n°A293) et 8 hectares de prairie en fermage. La parcelle A293, impacté par le T3, représente 15% du total des vergers qu'il exploite. La mécanisation de la récolte n'est pas simple à pratiquer du fait du parcellaire très morcelé et/ou pentu. Une parcelle comme celle-ci facilite l'exploitation par sa taille : la couper en 2 est un massacre. Le tracé devrait au moins emprunter au maximum la RD96 existante pour limiter le plus possible l'emprise sur le foncier agricole. Il rappelle que la culture du noyer est traditionnelle. Contre le projet, car T3 n'est le plus court ni en km ni en temps pour rejoindre Biars à l'A20. En 2010, nombre élus se sont prononcés contre ce projet et pour un tracé nord plus direct. Andros, dès 2011, s'est positionné contre ce projet et envisagé la solution par chemin de fer. Coût du T3 amplement sous-estimé (il estime le T3 + le barreau de Martel + les aménagements oubliés dans les Tullés à 100M€). Il estime le projet inutile, qui de plus augmentera largement l'endettement du département. Impact sur le secteur agricole, patrimoine bâti, paysage et les Hommes: - tourisme : route pittoresque avec gîtes, etc. - emprise forte du tracé sur l'agriculture :</p>	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
			<p>17 hectares de noyers entre Condat et Martel, selon un recensement de la FDSEA en 2010) : culture pérenne qui exige des sols particuliers, le potentiel de plantation de nouveaux noyers est nul. L'indemnisation ne compensera jamais la perte de revenus sur le long terme. Le T3 va accentuer le morcellement des terrains agricoles, déjà très important dans ce secteur. Les parcelles sont coupées en 2, une partie sera inexploitable et risque de finir en friche, néfaste au tourisme car l'agriculture contribue au maintien du paysage. - paysage : rappelle la valeur de la vallée du Vignon avec ses 12 moulins, la beauté du village du Friat et du château de la Tulle. - humain : gêne pour les personnes les plus âgées, peu à l'aise avec les grands carrefours et les ronds-points. De plus, le chemin du lavoir reliant Ripane à Paunac en traversant la RD96 doit être maintenu car très utilisé par les personnes allant travailler sur l'Hôpital St-Jean, Cressensac ou Martel, ainsi que par certains agriculteurs qui exploitent des parcelles sur Ripane et Paunac. Il n'imagine pas un flux de semi-remorques sur cette route si pittoresque répertoriée par le Guide Michelin et qui fait également partie de la Route de la Noix du Périgord (AOC). Ce projet ne lui paraît donc pas utile, et il pense que d'autres solutions, biens plus équilibrées entre économie, tourisme et agriculture, existent, comme : - l'aménagement des routes existantes : entre les Quatre Routes et Noailles en passant par Turenne en Corrèze, ou entre Bretenoux/Biars et Noailles en passant par Beaulieu et Meyssac en Corrèze; - le ferroutage. Persuadé que la Corrèze dévierait Noailles pour permettre aux PL d'accéder à l'A20, il pense que de ce fait le T3 deviendra obsolète et serait un gâchis financier et environnemental.</p>	
St C40	Mme DUCLOS (Gramat)	<p>C : agriculture, sécurité, paysage, environnement, patrimoine, détour, temps, incohérent, Andros contre, élus contres, tourisme</p> <p>P : améliorer VE, fret</p>	<p>Lettre type de soutien à la famille ARRESTIER à Ripane, Strenquels Sont contre ce projet parce que : - une noyeraie de plus d'1 hectare serait lourdement impactée au niveau de La Borgne (17 hectares au total entre Condat et Martel représentant 15% de perte par exploitants) ; - le trafic accru des camions rendrait la circulation moins aisée et plus dangereuse, notamment pour les personnes âgées ; - ce paysage caractéristique mélangeant nature sauvage boisée, nature maîtrisée par l'activité agricole, et beaux villages serait dégradé. Ils soutiennent les associations locales et les mairies qui sont contre ce projet : ils estiment que cela va : - défigurer la vallée du Vignon, ses paysages pittoresques avec ses 12 moulins, - dégrader la beauté, la sérénité, et la sécurité du village de Friat, du fait de son emplacement dans cette vallée assez étroite, de même pour le château de la Tulle qui surplombe la route actuelle et donc l'accès actuel serait supprimé. Ils n'imaginent pas un flux de semi-remorques sur cette route si pittoresque répertoriée par le Guide Michelin et qui fait également partie de la Route de la Noix du Périgord (AOC). Ce projet ne leur paraît pas utile car : - ce n'est pas le tracé le plus court en km et en temps pour relier le bassin économique de Bretenoux-Biars, c'est incohérent de faire le détour par Martel pour rejoindre Brive. - la société Andros, s'était clairement positionnée contre ce tracé et avait proposé, en novembre 2011, une solution par le chemin de fer. Il n'a pas été tenu de compte de cet avis. C'est bien dommage et incompréhensible car le projet VA est essentiellement destiné aux entreprises afin d'accéder le plus rapidement et directement à l'A20 au sud de Brive. En octobre 2010, 200 élus du nord du Lot dont 7 Conseillers généraux ont réaffirmé leur désapprobation pour ce tracé et se sont prononcés pour un tracé nord plus direct. Leur avis n'a également pas été pris en compte. Ils pensent que d'autres solutions, biens plus équilibrées entre économie, tourisme et agriculture, existent, comme : - l'aménagement des routes existantes : entre les Quatre Routes et Noailles en passant par Turenne en Corrèze, ou entre Bretenoux/Biars et Noailles en passant par Beaulieu et Meyssac en Corrèze; - le ferroutage. Ils concluent : ne laissez pas défigurer un patrimoine bâti, agricole et environnemental superbe, qui attire de nombreux touristes car se trouvant sur un axe très pittoresque allant de Collonges la rouge en Corrèze à Sarlat en Périgord.</p>	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
St C41	C. DUCLOS (92110 Clichy)	Idem St C40	Lettre type de soutien à la famille ARRESTIER à Ripane, Strenquels Idem St C40	Contre
St C42	N SANOU, (Toulouse)	Idem St C40	Lettre type de soutien à la famille ARRESTIER à Ripane, Strenquels du 1/07/15 Idem St C40	Contre
St C43	Mlle DUCLOS et M. BELHACHEMI (St-Céré)	Idem St C40	Lettre type de soutien à la famille ARRESTIER à Ripane, Strenquels Idem St C40	Contre
St C44	R PICHET (Boutigny)	Idem St C40	Lettre type de soutien à la famille ARRESTIER à Ripane, Strenquels Idem St C40	Contre
St C45	J PICHET (MAUX)	Idem St C40	Lettre type de soutien à la famille ARRESTIER à Ripane, Strenquels Idem St C40	Contre
St C46	M et Mme PICHET (Boutigny)	Idem St C40	Lettre type de soutien à la famille ARRESTIER à Ripane, Strenquels Idem St C40	Contre
St C47	Mme Marine PICHET	Idem St C40	Lettre type de soutien à la famille ARRESTIER à Ripane, Strenquels Idem St C40	Contre
St C48	M. Bernard POMMIER (La Tulle - Strenquels)	C : patrimoine, tourisme, environnement, impact particulier	Dossier daté du 8/07/15 Propriétaire du Château de La Tulle, Le Château de La Tulle est un édifice qui remonte au XV - XVIème siècle et compte tenu de son caractère historique a reçu le label du patrimoine et son dossier d'inscription au titre des monuments historiques est en cours d'instruction auprès de la Direction Régionale des Affaires Culturelles. Le château est représentatif de la commune de Strenquels, figurant ainsi sur les documents touristiques du secteur. Il s'étonne que le projet T3 n'en fasse pas mention. Il rappelle que 2 documents (en mai 2000 et en 2008) établis par le CG46 mentionnent que cette zone correspond à des "monuments et sites protégés" et à une zone très sensible. Problème de l'accès au château dans le cadre du projet T3, le plan ne représentant que l'accès à la ferme de La Tulle et non au château, 2 résidences pourtant distinctes. Il rappelle que son château est situé sur la RD96, route pittoresque sur la carte Michelin, sur l'axe touristique Brive - Turenne - Collonges la rouge - Martel - Rocamadour - Padirac. Il est contre transformer cette route en T3 dédié aux camions. Sont annexés au dossier - 3 pages d'historique du château et du moulin :- un dépliant touristique sur le circuit roman en Quercy-Turenne émanant du Syndicat d'initiative intercommunal des Quatre Routes présentant une photo du château de La Tulle; - une photo aérienne du site s'interrogeant sur le fait que le T3 passera entre le château et le moulin ; - 4 autres pages de photos du site ; - un extrait d'une des lettres de la VA du CG46 avec une interrogation sur l'accès au château ; - une photo montage de la T3 avec camions devant le château ; - un extrait d'une étude de l'accès à l'A20 par les échangeurs de Noailles et Cressensac pour le secteur sud-est de Brive, département de la Corrèze, mai 2000 ; - carte stipulant le château de La Tulle comme site remarquable - document établi en 2008 lors des différents tracés où est noté, concernant le T3 : traversé de la zone très sensible au niveau du château de La Tulle ; - un extrait de la carte Michelin notant la D96 comme parcours pittoresque ; - la décision d'octroi du label de la Fondation du patrimoine ; - un courrier de la DRAC datant du 3/07/15 notifiant que la demande de protection au titre des monuments historiques est enregistrée.	Contre
St C49	M. et Mme Michèle et Hervé JARRIGE (Les Issartoux - Strenquels)	C : détour, inutile, environnement, pollutions, sécurité routière, chasse, inondations, coût	Lettre non datée (2 pages + 2 documents) Estiment que personne ne prendra ce tracé pour se rendre à Brive, trop long et ne correspondant pas à la demande ni des élus, ni des CCI, ni des industriels, ni de la population. La T3 sera la route des camions, avec des impacts sur l'environnement de la vallée : émissions de CO ² et nuisances sonores. Problèmes à Ripane, et au niveau du château de La Tulle. Ils considèrent qu'un mur antibruit ne palliera pas les nuisances sonores. De plus ils estiment que le tracé de la RD96 ne subira pas que quelques adaptations mais qu'il sera pratiquement entièrement refait	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
		<p>sous-évalué, rentabilité, destructeur, patrimoine, tourisme</p> <p>P : améliorer VE, fret</p>	<p>et que la largeur d'emprise routière de 11m va défigurer la vallée. Ils citent l'exemple de la route entre Vayrac et St-Michel où les virages ont été totalement rabotés et non adoucis ce qui occasionne l'accélération de la vitesse des camions (en outre budget dépassé pour ce projet).</p> <p>Ils estiment que le T3 défigurera la D96 du fait de la topographie de la vallée l'emprise de la route devra être parfois fortement élargie (plus de 17m).</p> <p>Remise en cause de l'argument de sécurité routière : augmentation de la vitesse et problèmes du passage du gibier ; alors que jusqu'à présent aucun accident grave n'a été répertorié sur la RD96.</p> <p>Problèmes hydrauliques : très fortes inondations ponctuelles aux:</p> <ul style="list-style-type: none"> - village de Friat ; - croisement de La Borgne ; - moulin de La Tulle (accès par l'arrière impraticable si inondations) - plaine de La Peyrade à Condat ... <p>Ils restent persuadés que le coût est sous évalué car de nombreux endroits ne sont pas détaillés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - accès au moulin de La Tulle ; - route à élargir chez Mme NICOLAS au moulin de Paunac - barreau de Martel à Souillac pour l'accès à l'autoroute côté sud. <p>Ils demandent s'il est d'utilité publique de dépenser cette somme déjà sous-évaluée, en période de crise économique, de restrictions budgétaires et de déficit public important avec un seuil de rentabilité possible en 2060.</p> <p>Ce tracé ne résout pas la déviation de Martel pour les véhicules sortant de l'autoroute à Cressensac et allant à Gramat ou Creysse, St-Sozy...</p> <p>Ils estiment qu'il y a contradiction pour le CG qui présente le Lot comme "très nature, très patrimoine, très Lot" et propose un projet destructeur de l'environnement et d'une vallée appréciée par tous avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> -12 moulins le long di vignon, château de la Tulle, village de Friat, la chapelle de Maradène... - des chemins le long de cette vallée attirant de plus en plus de marcheurs et de cyclistes; - des champs de noyers le long de la Route de la Noix; - une route pittoresque (carte Michelin) empruntée pour relier Turenne - Collonges la Rouge à Martel. <p>Ils se demandent si le CG n'a pas choisi ce tracé puisque peu d'habitants habitent cette vallée. Ils suggèrent de penser à l'amélioration des routes existantes (RD96 compris) afin que les camions se diffusent d'avantage et d'envisager le transport des camions par le chemin de fer (proposition Andros).</p> <p>Sont joints: 1) un article de la Vie Quercynoise du 2/07/15 concernant la "voie douce" en projet suite au démantèlement de la ligne ferroviaire Monsempron-Libos. 2) un extrait de la dernière lettre VA du CG montrant la carte des différents aménagements prévu, en particulier sur la RD8 : amélioration de la liaison côté Turenne - Montplaisir.</p>	
St C50	A BORGNA (Antibes)		Lettre type (St C6) Idem St C6	Contre
St C51	G MOLINENGO (Vallauris)		Lettre type (St C6) Idem St C6	Contre
St C52	F. ESCALAS (Lavalette)		Lettre type (St C6) Idem St C6	Contre
St C53	Mme. Et M. HASELBECK et HOCKL (Regensburg - Allemagne)		Lettre type du 20/06/15 (St C6) Couple d'allemands venant souvent en vacances à Strenquels. Idem St C6	Contre
St C54	M Florent ESCALOS St Genies-Bellevue		Lettre type (St C6) Idem St C6	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
St C55	Toni BOHM S FUCHS		Couple d'allemands qui connaissent bien la commune de Strenquels et la vallée du Vignon pour y venir souvent en vacances avec leurs amis. Lettre type (St C6) idem St C6	Contre
St C 56	Mme Agnès BONNET -E SAVARELLE?		Connais Strenquels pour y passer régulièrement ses vacances Lettre type (St C6) idem St C6	Contre
St C57	M NEUBAUER Mme. MACHURA MUNCHEN		Lettre du 20/08/15 Couple d'allemands venant souvent en vacances dans la vallée du Vignon Lettre type (St C6) idem St C6	Contre
St C59	Mme Corine CASTANET (Paunac, Cazillac) M. Etienne FOUCHE (Friat, Strenquels)	C : agriculture, coût exorbitant, détour, environnement, inutile P : améliorer VE	Lettre non datée (1 page) La proposition du tracé T3 fait apparaître une nouvelle route partageant la vallée dans toute sa longueur, en particulier des terres agricoles recouvertes de noyers à forte valeur ajoutée (classé AOC Périgord) ce qui implique un re-morcellement des parcelles qui ne permettront plus l'utilisation et l'entretien des surfaces existantes. De plus, la majorité du tracé n'étant pas sur des routes existantes il va y avoir multiplication de voiries à entretenir, c'est pourquoi il serait beaucoup plus judicieux d'aménager et de conserver les routes existantes. Recouvrir des terres agricoles par du bitume n'a pas l'air de déranger personne, alors que des portions existantes resteront à l'abandon et inutilisées. De plus, ce tracé outre son coût exorbitant, augmente considérablement les distances pour se rendre à Brive (où sont les intérêts économiques et écologiques?). Les services d'urgence n'emprunteront certainement pas cet axe pour aller à Brive. Où est l'utilité publique de ce projet? La solution la plus pragmatique serait de réhabiliter les axes existants (aussi bien vers l'échangeur de Noailles que celui de Gignac) afin que toute la population puisse se rendre plus facilement sur le bassin de Brive.	Contre
St C60	Mme VAXELAIME DELREVUT (24120 Pazallac)	C : dette, patrimoine, environnement, rentabilité P : améliorer VE, patrimoine, environnement.	Lettre 10/07/15 (1 page) A l'heure où la dette publique de l'Etat et des départements s'envole, la priorité pour sa part est d'améliorer les axes routiers existants, de valoriser le patrimoine bâti et non bâti existant, de sauvegarder la faune et la flore et non de créer un axe routier pour des camions tout en sachant que le retour sur investissement ne sera mesurable que dans 50ans. Quels seront les moyens de transport à ce moment là? Opposition ferme au T3.	Contre
St C61	Mme Janine GERAUD (le Moulin de Friat -)	C : environnement, pollutions, patrimoine	Lettre du 7/07/15 (1 page) Elle estime le T3 comme catastrophique pour les habitants de Friat. Sur le plan écologique il entrainerait des nuisances très importantes: sonores, environnementales, et beaucoup de pollutions. Elle trouve dommage de défigurer un tel paradis et cette vallée du Vignon avec tous les moulins qui représentent une partie du patrimoine culturel de cette région. En 1977 ils ont acheté le moulin "le Moulinot" qu'ils ont restauré avec le plus grand soin.	Contre
St C62	Mme Marie- Hélène MATTIONI (Herblay)	Idem St C6 + P : fret	Séjourne dans la vallée du Vignon en vacances. Similaire à la lettre type St C6 . Est pour l'aménagement des routes existantes et transfert sur le ferroviaire. Estime que les élus locaux ont l'impératif d'être économe avec les deniers publics. elle estime qu'il faut préserver le patrimoine artistique, culturel, environnemental, agricole de nos régions et de privilégier, dans le respect de celui-ci, le développement industriel local.	Contre
St C63	M. MEZZANOTTE (Marseille)	Idem St C6	Lettre type C6 Idem St C6	Contre
St C64	Mme Thérèse BERTHELOT (89100 Sens)	C : destructeur, agriculture, environnement, patrimoine, inutile, rentabilité	Lettre non datée (2 pages) proche de la lettre type St C6 Vient en vacances dans la vallée du Vignon. Elle estime que cette route ne sera pas un élargissement de la D96 mais une voie nouvelle très large qui détruira les noyeraies, la vallée du Vignon, en passant au ras du château de la Tulle, du village de Friat et nombreux moulins de cette vallée. Peut-on faire supporter aux jeunes générations les conséquences d'un projet dont l'utilité et la rentabilité ne sont pas démontrés? (rentabilité 2070, utilisation par les particuliers des voies existantes plus directes).	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
St C65	Mme Marie-José TEIXEIRA (57400 Sarrebourg)	C : environnement, paysage, patrimoine, coût, pollutions, inutile, tourisme P : autres solutions	Lettre du 30/06/15 (1 page) Ayant participé à la concertation de 2013 elle constate que les arguments des nombreux opposants ne semblent pas avoir été pris en compte. Elle apporte son entier soutien aux associations de défense, aux maires et habitants des villages concernés, dans leur combat pour la préservation d'une région aux paysages bucoliques où les citoyens, comme elle, aiment se ressourcer. Il lui semble impensable de défigurer une région au riche patrimoine culturel en vue de l'aménagement très coûteux d'une route destinée au trafic PL particulièrement polluants et dont l'utilité économique n'est pas démontrée. D'autres solutions existent. Si le projet devait se réaliser, une superbe région, avec un fort potentiel touristique, serait à tout jamais abîmée de manière irréversible. Nous avons le devoir de préserver nos paysages les plus emblématiques dans leur écrin naturel afin de les transmettre en l'état aux générations futures.	Contre
St C66	M. Francis PIRIOU (Souillac)	C : incohérent, destructeur, environnement, agriculture, patrimoine, coût, sous-évalué, rentabilité, inutile, tourisme P : améliorer VE	Lettre non datée proche de la St C6 (1 page) Vient souvent à Martel. Il trouve étrange de faire passer les camions par Martel pour rejoindre Brive. Il estime que : - ce ne sera pas un élargissement de la D96 existante mais une voie nouvelle très large qui détruira les noyades, la vallée du Vignon, en passant au ras du château de la Tulle, du village de Friet et nombreux moulins de cette vallée. - dépense publique importante largement sous évaluée à ce jour, à la charge du contribuable lotois pour une utilité rentable qu'en 2070. Quels seront les besoins à cette date? - les particuliers ne l'utiliseront pas et continueront à emprunter les voies existantes plus directes. - ce projet destructeur de l'environnement (paysage, patrimoine...) donc du tourisme et de l'agriculture - qui sont les principales ressources locales. - le public opposé au projet n'a pas été écouté en 2013 Il pense qu'il serait préférable d'améliorer les voies existantes et directes pour un coût raisonnable. Ceci ne se ferait donc pas au détriment des autres catégories économiques. L'avenir de tous serait préservé, y compris des jeunes générations qui devront payer.	Contre
St C67	E CAMOU (St-Sozy)		Lettre du 30/06/15, idem St C66	Contre
St C68	Anonyme (agriculteur)	C : inutile, sous-estimé, pollutions, agriculture, tourisme P : améliorer VE, fret	Lettre non datée (3 pages) Remarque que la Corrèze s'est désinvestie du projet. Il s'interroge : - qui va payer en intégralité cette route inutile? Les Lotois. - qui va avoir les nuisances? Les riverains de cette route. - qui sera pénalisé par la réalisation de ce projet ? Les propriétaires de terrains. Les propriétaires d'habitations principales ou secondaires. Les propriétaires de moulins, châteaux, gîtes, Les locataires de résidence du bourg, Les agriculteurs : démantèlement de leur parcelle avec incidence sur la PAC ; impossibilité d'utiliser les chemins communaux qui servent aujourd'hui de raccourcis et seront condamnés à disparaître. Les habitants et personnes âgées de Strenquels Complications pour les déplacements pendant les travaux et après leur réalisation : ronds-points, accès modifiés; etc, défiguration du paysage soit : perte de repères géographiques, incidences commerciales et économiques impactant la commune des Quatre Routes. Remise en cause du lieu d'implantation de la nouvelle station d'épuration ou surcoût. Remise en cause du plan local de sauvegarde préparé par les élus communaux. - quel désagrément pour la commune? Pollutions visuelles et sonores pour toute la vallée du Vignon. Pollutions sonores importantes compte tenu du dénivelé : le bruit est amplifié car il va monter vers le bourg et ses habitations selon la direction du vent. Le PLUi réalisé par le canton ne sera pas complètement utilisable : les terrains désignés constructibles situés au dessus de cette voie seront dépréciés et peut être jamais construits ce qui entrainera une désertification et une perte d'attractivité de notre commune. Il estime que les concertations n'ont pas amené au choix le plus judicieux par les élus départementaux : - arranger les voix existantes et non construire une voie nouvelle (D96 refaite à 80%) , - développement du transport fret par le ferroviaire. Il rappelle que la D96 est qualifiée de pittoresque sur la carte Michelin et empruntée par les touristes et les locaux au quotidien, non par les habitants du bassin de Biars St-Céré, qui utilisent des voies plus directes : St-Céré / Biars / St-Denis / Martel / Souillac ou St-Céré / Biars / Les Quatre Routes / Turenne / Brive. Il juge le T3 excentré donc inutile et incompréhensible. Il se pose des questions quant à l'écoute des élus communaux, mandatés par les administrés.	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
St C69	L. DUVAL (Toulouse)		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C70	JP DUVAL (Merignac)		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C71	B DUVAL (Merignac)		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C72	SA AKOUM (Toulouse)		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C73	Hadi AKOUM (Toulouse)		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C74	F. AKOUM (Toulouse)		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C75	G. ECHENE (Toulouse)		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C76	S. ECHENE (Toulouse)		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C77	N MEJIAL BARRETO (Madrid)		Lettre du 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C78	Mme Cristina DE PABLO SANZ (Madrid)		Lettre du 22/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C79	Anonyme (Madrid)		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C80	Mme Herlinda HUERTA CACHA (Madrid)		Lettre du 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C81	HS GARCIA PERREZ (Madrid)		Lettre du 23/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C82	A.J. SOSA ORTIZ (Madrid)		Lettre du 23/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C83	M.V. FELIPE CADIMA (Madrid)		Lettre du 27/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C84	H. EL AMRANI BEN AYAD (Majada Handa)		Lettre du 29/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C85	B. BEN MENANNA NAJAT (Majada Handa)		Lettre du 29/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
St C86	M. Raul SAIC NARVAEZ (Madrid)		Lettre du 27/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C87	Mme Marta HERNANDEZ MARTIN (Madrid)		Lettre du 29/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C88	M. Miguel Angel CABRA DE LUNA (Madrid)		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C89	NM DE PEREZ (Majada Honda)		Lettre du 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C90	M. Carlos Antonio COLINA UTIMA (Majadahonda)		Lettre du 28/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C91	A. PARRA CASTILLO Majadahonda		Lettre du 28/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C92	Mme Irma Cecilia GIL (Madrid)		Lettre du 28/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C93	C. SALVATIERRA RIVAL (Madrid)		Lettre du 26/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C94	LF ECHEVERRI Majadahonda		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C95	Maria PAZ ARRAIZA Majadahonda		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C96	Marlis PAUCAR MUERAS Majadahonda		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C97	P. ARIAS SANCHEZ Majadahonda		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C98	M. Milagros VALDIVIA DELGADO		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
	(Majadahonda			
St C99	R. MOROTO AGUIAR Majadahonda		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C100	Mme Gladys NUTANZO A Majadahonda		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C101	M ALVAREZ MUJICA Madrid		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C102	P. DIOT POUTOLOT Madrid		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C103	M. VERDE ROBLES Madrid		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C104	R. YAMILETH SALGADO Majadahonda		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C105	Marlitt MACOTELA POLANCO Majadahonda		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C106	S MILLA (Madrid)		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C107	Meryatt RODRIGUEZ (Majadahonda)		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C108	Mme Olivia APARICIA (Majadahonda)		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C109	Mme Maricela ZUNIGA LAGOS (Majadahonda)		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C110	Mme Doralba RODRIGUEZ POLIDO (Majadahonda)		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C111	Mme Lora PENAFLO BARJANUSO (Madrid)		Lettre du 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C112	Mely B.		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
	TOBLAS (Madrid)			
St C113	M. Jaime PEREZ LORENZO (Madrid)		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C114	YA MEJIA MEJIA (Madrid)		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C115	LR CATEDO- ARGUELLES (Madrid)		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C116	CM CUELLAR DANELE (Madrid)		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C117	MF Magali Flore BACILO TORROS (Madrid)		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C118	D TORROS R. (Madrid)		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C119	P PEREDO LOPEZ (Madrid)		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C120	N MACOTELA POLANCO (Madrid)		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C121	P SALAZAR CATARIANO (Madrid)		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C122	M DE JESUS PINTO (Madrid)		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C123	FA PARRA (Madrid -		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C124	B BOBEST B. (Madrid - Espagne)		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre
St C125	A AYOLA GOMEZ Madrid		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C126	M AGUILERA Madrid		Lettre 21/06/15, idem St C6 version espagnole	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
St C127	M EL MARRAKI Madrid		Lettre non datée, idem St C6 version espagnole	Contre
St C128	P RAMOS Malaga		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C129	C BENITEZ Malaga		Lettre du 23/06/15, idem St C6	Contre
St C130	T GARCIA LEBRON Malaga		Lettre du 23/06/15, idem St C6	Contre
St C131	P GARCIA LEBRON Malaga		Lettre du 23/06/15, idem St C6	Contre
St C132	MJ LOPEZ MUNOZ Malaga		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C133	M. Vicente ALMENARA MARTINEZ Malaga		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C134	M. Francisco LARA CABRA Malaga		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C135	T CABRA DE LUNA Madrid		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C136	G. MARTIN Madrid		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C137	D. MARTIN Madrid		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C138	G. ANGELES Madrid		Lettre non datée, idem St C6	Contre
St C139	A. BLONDEL (Issy-les- Moulinaux)		Lettre du 6/07/15, idem St C6	Contre
St C140	L. SULPIE		Lettre du 30/06/15, idem St C6	Contre
St C141	A. MIDREAU (Cognac)		Lettre du 30/06/15, idem St C6	Contre
St C142	Mme Adeline BARREAU (Cognac)		Lettre du 30/06/15, idem St C6	Contre
St C143	A GOURMAUD (Les Touches de Perigny)		Lettre du 30/06/15, idem St C6	Contre
St C144	G. LELEUX		Lettre du 06/07/15, idem St C6	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
	(Bruxelles)			
St C145	S. JARRIGE (Luxembourg)		Lettre du 20/06/15, idem St C6	Contre
St C146	GAEC des SEGOLS Ripane Strenquels	C : agriculture, surcoût	Le T3 dégradent considérablement leurs parcelles dans le secteur de la Peyrade jusqu'au village de Friat, zone plantée en partie en noyers (pleine production AOC) Lors de l'établissement du PLU ils ont demandé de préserver au maximum les terres agricoles et maintenant le tracé passe au milieu. Ils trouvent qu'il serait plus logique qu'il soit parallèle et accolé à la route communale de la Peyrade ainsi qu'à la RD 96 jusqu'à Friat pour un moindre impact sur leurs vergers. Ils constatent que le tracé du T3 ne suit pratiquement pas les routes existantes contrairement à ce qui est présenté Ils ne peuvent accepter la suppression de la voie communale desservant le hameau de Ripane, d'autant plus que pour leur exploitation cela engendre des coûts supplémentaires pour se rendre sur une ferme en location sur la commune voisine de Cazillac car cela nécessite un détour important par des routes sur lesquelles aucun travaux d'aménagement (élargissement, consolidation...) n'est prévu actuellement pour recevoir. Les engins agricoles, camions de livraison. Ils espèrent que leurs requêtes seront prises en considération, qu'il y va de la survie de leurs exploitations agricoles. 3 signatures	Contre
St C148	M. Stéphane DE TOLDI (78240 Chambourcy)	C : inutile, incohérent, coût, sous-estimé, environnement, patrimoine, tourisme.	Lettre du 13/07/15 (1 page) Opposé au projet. Le caractère d'"utilité publique" de ce tracé T3 lui semble abusif, car il ne répond plus aux attentes des habitants et acteurs économiques de la région. Ce projet est très coûteux, et très probablement sous estimé : c'est donc une dépense inadaptée. Ce T3 défigurerait inutilement une vallée encore préservée et contribuant au patrimoine touristique et historique du Lot.	Contre
St C149	M. Ladislas DE ZOLDI 78240 Chambourcy	C : environnement, patrimoine, tourisme.	Lettre du 13/07/15 (1 page) Opposé au projet Il estime ce projet totalement discriminatoire, car va se faire au détriment d'une humble micro vallée peu peuplée, mais non moins intéressante, alors que d'autres villages "labellisés" seraient épargnés. Il estime le T3 contraire aux intérêts publics, qu'il va défigurer une vallée encore préservée, contribuant au patrimoine touristique et historique du Lot.	Contre
St C150	Mme Maillys BERTHIER (75017 Paris)	C : inutile, environnement, patrimoine, tourisme	Lettre du 13/07/15 (1 page) Opposée au projet. Projet inutile : en effet, le bassin de Bretenoux est déjà desservi par 3 axes routiers rénovés (D807, D720, D38, D803 et D820). De plus, l'autoroute A20 est proche, tout comme l'aéroport Brive-vallée de Dordogne. Le tracé T3 ne va donc pas désenclaver le nord du Lot! Elle estime le T3 contraire aux intérêts publics, qu'il va défigurer une vallée encore préservée, contribuant au patrimoine touristique et historique du Lot	Contre
St C151	M. Elliot DE TOLDI (St-Germain en Laye)		Lettre du 13/07/15 (1 page) Opposé au projet. Il existe au moins 3 axes routiers et une voie ferrée qui doivent être entretenus, voire améliorés pour "désenclaver" le nord du Lot sans passer par ce projet. Le budget de ce projet est pour lui une dépense d'argent public déraisonnable en période de crise économique qui serait mieux utilisé dans la maintenance des services de proximité du public, le soutien de l'économie pérenne et des micros projets réalistes. Pour lui ce projet est inutile.	Contre
St C152	Mme Constance DE MONTVER St- Germain en Laye		Lettre du 13/07/15 (1 page) Idem St C148	Contre
St C153	Mme Rosemarie DE MONTERA St- Germain en Laye		Lettre du 15/07/15 (1 page) Idem St C148	Contre
St C154	M. Jean- Jacques PEDRONO,		Lettre du 9/07/15 (2 pages) Viennent en famille depuis 30ans presque tous les ans en vacances à Strenquels. Ils apprécient de se promener à travers les paysages sauvages et naturels de cette commune rurale et de contempler le patrimoine	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
	Mme Mamene PEDRONO Et Mlle Rocho PEDRONO (Almeria)		exceptionnellement beau de la vallée de la Doue et du Vignon. A chaque séjour, ils randonnent dans cette vallée et redécouvrent un circuit pédestre qui leur permet d'admirer le patrimoine local : le château de La Tulle ; les moulins de la Tulle, la Borgne, de Paunac et de Murel ; le hameau de Friat, ses vieux moulins, son four à pain et ses magnifiques maisons ; les sentiers en sous-bois qui mènent à l'œil de la Doue ; et ceux dans les bois principalement autour de Taillefer. Le T3 = 10 km de route qui vont massacrer cette vallée ainsi que les plaines agricoles de Condat et de Lapeyrade, et porter atteinte au patrimoine bâti et à l'environnement, avec les rejets de CO ² émis par tous les PL empruntant la route = route des camions. Habitants la région d'Almeria qui depuis 40 ans s'est couverte de serres en plastiques qui dénaturent tous le paysage sur une longueur de 200km, et une largeur de 10km, soit une mer de plastique qui fait fuir tous les touristes. Pour développer une activité agricole, qui bénéficie à quelques grosses coopératives, l'activité touristique a été sacrifiée avec toutes ses retombées financières. Lorsque les dégâts sont faits ils sont irréversibles. Ils invitent à réfléchir avant de déclarer d'utilité publique le T3. Le refus participera à la protection de l'environnement des vallées de la Doue et du Vignon marquées par leur authenticité. Ils estiment qu'avant de créer une nouvelle route il faut essayer d'améliorer les routes existantes, et refuser de participer à l'augmentation de la dette publique pour un projet désastreux.	
St C156	M. Sébastien HEURTEVENT (Strenquels)		Lettre non-datée (2 pages) Estime que ce projet n'est pas d'utilité publique car gouffre financier dont les lotois n'ont pas besoin ; le prévisionnel de 55,6M€ semble sous-évalué et va les endetter pendant des décennies. Il semblerait que des contraintes hydrauliques n'aient pas été prises en compte ainsi que différents accès autour de Friat (vu avec le collectif sur le terrain). C'est un projet destructeur : - de terres agricoles (pourtant indispensables pour l'après-pétrole et utiles actuellement pour les derniers agriculteurs) ; - de zones humides (pourtant protégées par l'Europe et nécessaires à la biodiversité ; - de forêts ; - de l'âme de nos villages ; elle sème déjà la discorde entre les gens. Ce projet ne répond plus au désenclavement du nord du Lot. Les industriels ont dit que ce tracé T3 leur reviendrait trop cher. Les camions continueront comme avant de passer au plus court : - par Altillac, le Pescher, Lanteuil ... pour le nord ; - par les grottes de Presques, Gramat pour le sud. Le T3 ne servira que pour la desserte locale, soit des camions de moins de 32 tonnes. Une véritable politique ferroviaire s'impose, fret et passagers. Une telle ambition pourrait valoriser le secteur en emploi, en mobilité et en durabilité. Il ne s'agit pas d'éradiquer tous les camions, mais chaque tonne de marchandises, ou chaque usager du train, c'est un véhicule de moins sur nos routes. Pourquoi les usagers du train ont quasi disparus? C'est le service qui a disparu en premier. Vivant depuis toujours sur le secteur, il désire que ce magnifique territoire ne subisse pas le sort de St-Michel-des-Bannières. Il invite à protéger les valeurs et le patrimoine du Lot, qu'il ne veut pas voir dénaturé comme à certains endroits de France.	Contre
St C157	M. René JARRIGE (46110 Les-Quatre-Routes)		Lettre du 16/07/15 (3 pages) 2 trajets Condat-Brive : - Condat - Turenne - Brive-centre : 25,8 km et - Condat - T3 - Brive-ouest - Brive-centre : 35,9 km Soit aller-retour une différence de 32km, 32min, et la taxe péage. Il est étonné de la non-mobilisation des futurs usagers du bassin Biars - St-Céré, qui selon lui, continueront de se rendre à Brive via Turenne, l'axe du bon sens. La T3 sera ramenée à "la route des camions". Pour lui, la solution du bon sens est la RD803 dont la modernisation serait sans doute moins coûteuse et dévastateur. Brive-centre est la destination utilisée dans 90% des cas, Brive-ouest n'est qu'occasionnelle. Est joint un plan manuscrit de ces 2 parcours.	Contre
St C158	M. Edmond CASTANET (Cazillac)	C : agriculture, environnement, allongement en temps et en distance, coût sous-estimé, coût pour les usagers, route des camions	Lettre non datée (1 page) Le T3 traverse la vallée en coupant de nombreuses noyeraies et terres les rendant inexploitable. Ce tracé rallonge considérablement les distances pour aller à un échangeur qui ne part que dans un sens (que font les personnes qui vont vers le sud?). Son coût est minimisé, beaucoup de travaux n'ont pas été pris en compte. Dans une période d'économie où le CG se désengage de beaucoup de projets, qui va payer? L'utilité publique de ce projet n'est absolument pas avérée car la majorité des habitants n'emprunteront pas ce tracé (beaucoup plus long et moins économique en temps et en argent). Il faut être réaliste et voir l'avenir avec pragmatisme : aménageons les voies existantes qui serviront à la majorité des habitants et	

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
		P : aménagement routes existantes	arrêtons de vouloir faire uniquement une route à camions.	
St C159	Mme Jocelyne TEILHARD, (Strenquels) Mme Evelyne TEILHARD-WIDHEM, M. Emile CHAPEYRON	C : inutile, non-sens, allongement, problème de l'échangeur, du péage	Lettre RAR du 13/07/15 (1 page) Ils estiment qu'appeler ce tracé "voie d'avenir" est un anachronisme pour un projet dont on parle depuis plus de 15ans. Il leur semble nécessaire de désenclaver le nord du Lot afin de permettre un accès direct à l'A20, à l'aéroport Brive-vallée de la Dordogne, et à Brive même. Actuellement, lorsque l'on vient de Strenquels, Vayrac, St-Céré, on se dirige vers l'échangeur de Noailles : par ce village, ou par celui de Nazareth (indication du GPS), c'est le sens naturel de circulation. Aucun véhicule de secours n'emploiera un autre itinéraire, ni par Martel, ni Cressensac, mais il est vrai que cet accès aurait bien besoin d'être amélioré. Le T3 c'est : - un non sens de circulation ; - plus de kilomètres mais surtout un échangeur d'autoroute à sens unique et un péage - un projet financé exclusivement par le département du Lot ; - un tracé qui devra tenir compte des cours d'eau, divers moulins étant implantés sur celui-ci. Concernant Mme Jocelyne TEILHARD, quel accès pour le moulin de La Tulle ? La création et le coût de celui-ci n'ont pas été étudiés/ - la transformation d'une route à accès touristique (de Souillac - Rocamadour à Collonges-la-rouge) en route à camions, cette voie ne sera pas utilisée par les lotois.	Contre
St C160	M. et Mme André TEILLAR (Strenquels)	C : environnement, patrimoine, agriculture, coût,	Lettre non datée (2 pages) Ils estiment qu'il y a beaucoup d'arguments contre le T3 : destruction d'une vallée riche en patrimoine (moulins, châteaux, ruisseaux, noyeraies AOC), mais le plus important c'est le coût. Au début des études, il apparaissait que le T3 était le plus coûteux et à ce titre avait été écarté. Puis après plusieurs réunions, commissions, voilà qu'il devient le moins coûteux, et au final choisi. Un gros doute subsiste sur le coût réel quand on connaît la géographie des lieux. Cela sera très certainement un gouffre financier, pour un résultat final improbable car, en venant du bassin de Biars, qui voudra passer par Martel pour aller à Brive? On n'écoute pas suffisamment les gens du terrain qui connaissent bien les lieux et y vivent toute l'année.	
St C161	Mme Ghislaine CASCINO (Marseille)		Lettre du 7/07/15 (2 pages) Elle soutient la lettre pour la défense de Friat, et apprécie la région faisant partie de la famille DUBOIS. Idem lettre type C6.	Contre
St C162	M. Korneel HOGENDOORN (Cazillac)	C : environnement, patrimoine, tourisme	Lettre non datée (1 page) Contre le projet T3. Le secteur a du charme par sa nature, ses monuments, son calme, son air pur... Le T3 est polluant et pas dans l'intérêt des habitants, ni sur le plan du tourisme. Il existe des problèmes sur Martel, mais il doit exister d'autres solutions pour les résoudre. Il estime qu'il serait préférable avec la même somme d'entretenir les routes existantes et d'investir dans l'avenir : internet, assainissements non existants dans de nombreuses communes, durant l'année scolaire activités culturelles et sportives limitées.	Contre
St C163	J. JONKER (Cazillac)		Lettre du 17/07/15 (1 page) Contre le T3 : gaspillage d'énergie, temps, nature et argent inutile.	
St C165	A. VAN DEL ABEELE (Athis Mons)		Lettre type St C66 non datée (1 page) Idem St C66	Contre
St C166	G LUNEL (Athis Mons)		Lettre type St C6 non datée. Idem St C6	Contre
St C167	N DEYROLLE La Limouzinière		Lettre type St C6 non datée. Idem St C6	Contre
St C168	N DEYROLLE La Limouzinière		Lettre type St C66 non datée (1 page) Idem St C66	Contre
St C169	F. BOUCHER (19100 Brive)		Lettre du 15/07/15 (2 pages) S'oppose formellement à ce projet. Elle estime que :	

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
			<ul style="list-style-type: none"> - ce projet ne correspond pas au cahier des charges initiales, sensé désenclaver le nord du Lot et la basse Corrèze ; - la Corrèze se retrouve hors jeu après des dépenses en études de 250killo €, soit 25% du montant total ; - les cantons de Meyssac et de Beaulieu ne sont donc pas désenclavés ; - les cantons lotois de Vayrac et Martel, tout proche de l'autoroute doivent voir leur situation améliorée : cette situation la laisse dubitative, et en tant que contribuable corrézienne, elle demande le remboursement des sommes engagées par la Corrèze pour payer les études d'un projet qui ne la concernait pas. <i>Suite des remarques hors sujet.</i> 	
St C170	M. Clément CREMOUX (Moulin de Paunac - Cazillac)		<p>Lettre du 13/07/15 (2 pages) Opposé formellement au T3 = route des camions. Il décrit tous les cheminements possibles selon la direction voulu depuis le bassin de Biars et conclu que l'on est en présence de choix multiples, or interdictions locales faites aux PL de traverser certains bourgs (Brive, Noailles...). Ces interdictions s'appliquent aux seuls PL > 19 tonnes. Seules les semi-remorques désirant aller vers le nord ou le sud ouest emprunteront la T3.</p> <p>Tous les autres, 3,5 tonnes < PL < 19 tonnes (desserte locale ou non) continueront à circuler sur les tracés actuels et habituels, en particulier la D720, de même pour les VL. La circulation sur la D720 ne diminuera que de 150 à 200 véhicules jours sur les 2500 à 3000 véhicules quotidiens : aucun résultat probant au vue de l'investissement engagé. Les contournements de Quatre-Routes, Turenne-gare, Turenne, Nazareth, dont les habitants ont les mêmes droits à la sécurité que ceux du Lot (Puybrun ...) devront être engagés et réalisés. Le coût de ces contournements devra être ajouté à celui, déjà sous estimé de la T3.</p> <p>Le T3 ne fera pas l'économie des 30M de contournement des Quatre-Routes. Il relève quelques incohérences :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la route ne ferait que 7m de large (selon M. SANCON à Martel le 30/06/15, et selon M. VERDIER dans un tract) or les plans font état de 11m minimum ; - le T3 ne serait une route neuve que sur la moitié de sa longueur, or lorsqu'elle emprunte la RD96 le tracé de celle-ci sera grandement modifié. 	Contre
St C171	M. et Mme Pierre et Marcelle CREMOUX (Friat - Strenquels)	C : inutile,	<p>Lettre non datée (2 pages) Formellement opposés au projet du T3. Ils estiment que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ils ne sont pas enclavés et qu'il leur suffit de 25 à 30min pour rejoindre les autoroutes A20 et A89 ; - les camions qui emmènent les noix se faire casser en Moldavie (6000km AR) empruntent pour ce faire des routes autrement plus difficiles que celles du Lot et que les quelques minutes gagnées ici ne rendront pas les entreprises plus compétitives pour autant ; - concernant la sécurité routière, aucun accident grave, ni mort n'a été dénombré sur la D96, route tortueuse, étroite et sans visibilité dans des virages très prononcés, alors que des routes larges toutes droites et bien roulantes, telles la D704 en Dordogne, 7 morts pour le seul canton de Haute Fort depuis 2002 ou l'ex RN89 entre Brive et Tulle sont plus dangereuses. <p>Personnes âgées, ils souhaitent que la vie de leur descendance ne soit pas pourrie et réitèrent leurs vives protestations contre ce projet.</p>	Contre
ST C 172	Mme Odette ARRESTIER Ripane Strenquels		<p>Lettre du 14/07/15 Exploitante agricole à la retraite Elle est contre le T3 car:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il n'est pas dans le but recherché à savoir désenclaver le bassin de St Céré voire même Beaulieu, Biars, Bretenoux par le nord pour se rendre tant camions qu'automobilistes à Brive. Pour le travail, le commerce, les foires, les écoles, les hôpitaux et cliniques, les spécialistes médicaux, les ambulances, tous veulent la route la plus courte <p><u>Elle dit Non à une nouvelle route qui tourne vers le Sud, qu'elle juge inutile, au coût exorbitant, dont on ne connaît pas le total de l'opération:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - il y a grave danger de faire passer cette route dans la plaine (de son vrai nom La Rivière) de Condat, Saint Michel de B. vers Strenquels, car il y passe beaucoup d'eau lors de fortes pluies d'hiver ou de violents orages d'été. <p>Les Quatre-Routes vont être inondés et la route se retrouvera à St Denis les Martel.</p> <p>Dans cette plaine se trouvent une fontaine, dont l'eau a des propriétés, de nombreuses personnes viennent en chercher</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ensuite passer sous les coteaux de Strenquels, dont la terre est argileuse, en plein nord pour l'hiver. <p>Elle trouve impensable de détruire cette plaine de noyers, alors que l'agriculture a beaucoup de problèmes.</p> <p>Le noyer dans la région est sacré et cela depuis 500 ans et la noix est classée AOC</p> <ul style="list-style-type: none"> - Détruire cette belle route touristique, très appréciée des touristes, lien entre Curemonte, Collonges la Rouge et Turenne vers Martel. Elle estime que cette route qui longe la vallée du Vignon avec ses 13 moulins et leurs histoires (l'œil de la Doue) devrait 	Cf si pas un bout tapé ailleurs

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
			être classée. Le château de la Tulle qui dernièrement a été recensé et visité par l'office de tourisme de Carennac se trouve au pied de cette route. Le village de Friat sera défiguré, ses belles bâtisses du 14 ou 15 ^{ème} siècle n'auront plus de valeur. - sur le parcours de la D96, après le village de Friat, se trouve un croisement, à droite vers le moulin de Paunac. En face , à gauche, une route, très fréquentée qui monte au village de Ripane. A 200 m du départ se trouve une fontaine, avec un beau lavoir, qui ne tarit jamais, elle a alimenté les Quatre routes pendant plus de 100 ans. <u>Il est impératif d'y avoir accès.</u> Elle estime qu'alors que l'on parle beaucoup en ce moment du tourisme dans le Lot, une richesse à mettre en valeur, <u>cette route va tout détruire et n'a aucune utilité.</u>	
ST C 173	F. Cabra Ovenas (Malaga)	Idem C6	Idem lettre type C6	Contre
ST C 174	Ch. Cabra Ankersmit (Malaga)	Idem C6	Idem lettre type C6	Contre
ST C 175	Ca. Cabra Ankersmit Malaga	Idem C6	Idem lettre type C6	Contre
ST C 176	MC Ankersmit Alcantara Malaga	Idem C6	Idem lettre type C6	Contre
ST C 177	MCo Cabra Ankersmit Malaga	Idem C6	Idem lettre type C6	Contre
ST C 178	E & Thomas Jarrige – Moonsson Lind Aalborg	Idem C6	Idem lettre type C6	Contre
St R1	M. et Mme DE WALLENS (Sarrazac)	P : modernisation du réseau routier existant	Lettre non datée collée sur le registre. Après un long plaidoyer sur la place du paysage dans notre économie rurale et touristique, ils préconisent une modernisation du réseau routier existant, en respectant le tissu local. Le nord du Lot sera "désenclaver" lorsque l'on donnera envie d'y venir et d'y rester, <u>pas en construisant des routes qui permettront de le traverser plus rapidement.</u>	Contre
St R2	Mme Mireille ROELS (Strenquels)	C : patrimoine, P : réaménagement des routes existantes, développement transport par voie ferrée	Lettre du 24/06/15 collée sur le registre Demeure au Carlat (Strenquels) depuis 2012. Elle randonne beaucoup et apprécie les belles demeures en pierre, les moulins (du 16e, 17e), châteaux, les fours à pain rénovés et les différentes lavoirs entretenus par les équipes municipales successives. Elle estime que le T3 va défigurer les plaines de Condat et de la Peyrade ainsi que les vallées de la Doue et du Vignon et le hameau du Friat. Elle est scandalisée du peu de respect du CG46 pour une petite commune rurale dont la patrimoine marque les esprits de tous ceux qui s'y arrêtent, même s'ils n'ont pas la puissance médiatiques de tous les sites reconnus. Cette nouvelle route occasionnera des nuisances excessives sur le patrimoine bâti et sur tout le patrimoine rural, sur le patrimoine touristique, sur l'environnement. Elle estime que - les lotois vont supporter des impôts supplémentaires dans le seul but de favoriser un petit nombre d'entreprises privées, lesquelles ne souhaitent pas ce tracé ; - le coût du T3 est excessif pour le département du Lot et va porter atteinte à de nombreux services publics gérés par le département : cet investissement coûteux se fera au détriment des budgets de fonctionnement élémentaires. Elle s'oppose à ce projet qui passe par Martel et demande le réaménagement des routes existantes et étude d'un projet de transport par voie ferrée existante.	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
St R3	M. Jacques MARCOZ, Conseiller municipal de Strenquels		<p>Lettre collée sur le registre, remise au CE le 26/06/15</p> <p>Il estime que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - on ne doit pas nous imposer notre cadre de vie, mais que nous devons être étroitement associé à sa transformation ; - des projets inutiles mettent en danger le développement de nos communes et aggravent leur situation financière : c'est la mise en cause de notre ruralité ; - le T3 va être d'un coût prohibitif, un gaspillage d'espaces agricoles et de ressources naturelles ainsi qu'une destruction et une dévalorisation d'un riche patrimoine bâti. - la démocratie exige que l'on tienne compte de l'avis légitime des administrés et de leurs élus ; - l'action sur l'environnement est un facteur décisif de créativité et donc d'évolution sociale, ex : la ceinture forestière de paris a une valeur sociale sans comparaison avec la plus utile autoroute de liaison. - Dans ce projet, tout semble avoir été minoré : l'avis des collectivités locales occultées, la valeur économique du secteur agricole totalement négligée ainsi que l'approfondissement de la nature du sol. - Le chiffrage du projet n'inclus aucun coût de dégradation de la nature, du patrimoine bâti et des zones agricoles réduites à néant. - La véritable solution est la rénovation des routes existantes et le développement du transport ferroviaire (fret et passagers). 	Contre
St R4	M. Yvon JARRIGE (Friat - Strenquels)	C : environnement, coût, inondations, patrimoine, inutile	<p>Agriculteur retraité. Il est opposé au T3 pour des raisons environnementales, trop coûteux, trop de ruissellement par forte pluie (village de Friat inondé et dégâts de la voirie, cf photos). La vallée de la Doue = "vallée des moulins" car depuis sa source "l'œil de la Doue" jusqu'aux Quatre-Routes, soit 6km, il y a 12 moulins. Au village de Friat, il y en a 3 sur 200m.</p> <p>A Brive, la liaison Z1 / sud-est (Connac) nécessite pour rejoindre l'A20 et l'A89 la traversée de Brive. Un projet pour joindre ces autoroutes via Montplaisir et Noailles se fera un jour. Le T3 sera alors inutile, et l'argent gaspillé sur le dos des contribuables.</p>	Contre
St R5	Anonyme		<p>Le budget colossal pourrait être employé pour créer de l'emploi "entre autre". Mais en fait, ce projet, qui ne correspond pas aux besoins de la région, et qui a plus d'inconvénients que d'avantages. Peut être la vraie raison est que les entreprises de BTP et autres reversent de l'argent aux élus.</p>	Contre
St R6	MF BATUT (Friat - Strenquels)		<p>Daté du 6/07/15</p> <p>Habitante et propriétaire d'une maison à Friat, elle trouve que le T3 sera très proche du village et s'inquiète des nuisances qui en découleront : bruit, pollutions... Elle se demande comment sera prévu l'accès au village de Friat, ainsi que de Paunac. Elle s'inquiète du coût financier et estime finit la tranquillité des petits hameaux au bénéfice d'un tracé incompréhensible.</p>	Contre
St R7	M. et Mme Laurent et Sophie BREIL (Ripane - Strenquels)		<p>Registre le 8/07/15 Ils sont contre le T3 mal choisi et estiment que le T2 correspondait mieux : plus direct, accès à l'échangeur Paris-Toulouse, sortie pour l'aéroport.</p> <p>Ils ne veulent pas la suppression de la route de la Fontaine qui relie le village de Ripane à la route de Martel. Ils pensent qu'aucun accès n'est prévu dans le projet. Cette route est indispensable pour le village de Ripane, car la route principale est en mauvais état et instable. Si la route de La Fontaine devait être supprimée, ils demanderaient la réouverture du chemin qui arrive à Friat en remplacement. Ils demandent que le T3 soit l'agrandissement de la route de La Peyrade afin d'éviter les dégâts dans les noyeraies et d'épargner les parcelles agricoles.</p>	Contre
St R8	GAEC aux champs du Causse (Ripane - Strenquels)		<p>Signé par 3 personnes : Daniel BREIL, Sophie BREIL et Laurent BREIL.</p> <p>Reprennent les remarques de St R7 concernant la route de la Fontaine et l'accès à Ripane. Ils précisent que cet accès leur est indispensable car ils possèdent des terres agricoles à Martel et passent régulièrement sur cette route pour aller travailler.</p> <p>Les parcelles 263 et 486 à La Tulle section A, d'une superficie exploitée de 1,57 hectare vont leur être supprimés, de même pour la parcelle 244, commune des Quatre-Routes, section AH d'une superficie exploitée de 0,3 hectare (s'il y a déplacement du T3).</p> <p>Ils demandent au CG46 de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - leur retrouver la même superficie (1,87 hectare) dans un secteur proche de l'exploitation (maximum 2km) ; - qu'un accès soit réalité pour pouvoir exploiter le peu de surface qu'il restera des parcelles concernées ; - que le T3, au lieu dit La Peyrade, suive la route existante afin d'éviter les dégâts dans les noyeraies et d'épargner les parcelles agricoles. 	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	Pour / Contre
St R9	D. LASCAUX St Denis les Martel		Elue et habitante, riveraine de la RD803 qui traverse le village de St-Denis-les-Martel, elle est directement concernée par la voie d'avenir qui permettrait de soulager le centre bourg du trafic PL qui devient insupportable sur cette route inadaptée. Elle est favorable au tracé T3.	Pour
St R10	D ; CLAUZEL St Denis		La circulation dans le village est devenue insupportable et la route non adaptée au trafic actuel. il est donc favorable au T3.	Pour
St R11	M. Yvon JARRIGE		Créer une "voie douce" entre Soturac et Douelle, accompagnée d'un itinéraire piétonnier préalable et même équestre en réalisant un maillage avec les circuits de randonnées. il n'est pas contre mais encore faudrait-il penser à d'autres endroits qui ont du charme, de la tranquillité et beaucoup d'attraits touristique. Il complète ce qu'il a dit dans d'autres observations en signalant qu'il y a un fameux pont "Charlemagne", superbe pont qui enjambe le Vignon d'une seule arche entre le Pic et le moulin de Paunac, probablement construit à cette époque là. avant la RD 96 actuelle, la route des Quatre routes à Martel passait dans la vallée et du moulin de Paunac au Pic longe le Vignon rive droite. A cette époque-là, la route l'Hôpital St Jean Martel venait rejoindre ce fameux pont pour franchir le Vignon et rejoindre la route rive droite. Ce pont n'a pas pris une ride. Sur la carte ci-jointe (quelle carte?), il est question d'aménager la route Vayrac-Turenne-Montplaisir-Noailles. Il estime qu'un seul itinéraire Nord suffirait.	Contre
St R12	Famille CASTANET (Strenquels)	C :	Le tracé T3 est trop onéreux et ne correspond pas au but de ses travaux (notamment désenclavement économique du nord du Lot). Ce projet est catastrophique pour le patrimoine naturel existant.	Contre
St R13	M. POMMIER		Cf St C48	Contre
St R14	Mme Stéphanie TEILHARD et M. Philippe ESTEVEVES, Hôtel-rest ; "Au vieux four" (Les Quatre- Routes)		Sont originaires des Quatre-Routes où aujourd'hui ils dirigent un hôtel restaurant dans une maison familiale depuis 20ans. Ils constatent depuis 4/5 ans le résultat, le fruit d'un travail commencé depuis de très nombreuses années par leurs anciens afin de promouvoir cette vallée de Martel à Collonges, sur le plan touristique. Arriver à avoir un circuit touristique dans des guides tels que Michelin-géo, Le Routard n'est pas chose facile. Aujourd'hui nos routes et nos villages y figurent et cela engendre un fort développement. Après tant de travail, il va falloir "payer" pour tout détruire !!!	Contre
St R15	O BERNARD- SPIERS et G . SPIERS (Strenquels)	C : bruit, pollution, agriculture, coût, allongement.	Contre le T3 pour des raisons de nuisances sonores et de pollution, de terres agricoles amputées, de coût global très élevé et du choix du tracé qui n'est pas le plus court. Ils concluent être installés à Ripane pour son havre de paix et son activité agricole.	Contre
St R16	Mme DELPUECH (La roquette - Strenquels)	C : coût, environnement, patrimoine P : aménagement routes existantes	10/07/15 Contre le T3 très onéreux, pour le réseau existant en y apportant quelques modifications, en évitant la destruction de la faune et de la flore, la dégradation du patrimoine. Le T3 sera un gouffre financier et un désastre environnemental.	Contre
St R17	Mme Marie- Yvette FUMA (Souillac)		Les buts du T3 étaient: - désenclavement du bassin d'emploi de Bretenoux- Biars ; - la sécurité 1- Elle estime que ce projet ne répond pas aux fins assignées - sur le désenclavement: - trajet allongé pour aller à Brive, les usagers ne l'emprunteront pas ; - trajet allongé pour rejoindre l'A20 - ne permet pas de prendre la A20 vers le sud (ou alors construction d'une bretelle non chiffrée) ; - péage à acquitter Il s'agit d'un itinéraire incompréhensible, rejeté par les populations qu'il doit aider. Le T3 ne servira donc pas au désenclavement de la zone concernée. - sur la sécurité	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
			<p>Il ne se pose pas sur la D96 qui n'a pas connu d'accident mortel depuis plus de 50 ans. Une route où les camions circuleront rapidement avec de nombreux carrefours sera plus accidentogène .</p> <p>2- sur le coût et la rentabilité 55 M € c'est déjà beaucoup pour le Lot mais la moitié des travaux n'est volontairement pas chiffrée: - l a bretelle pour l'A20 vers le Sud - travaux importants pour contenir les inondations dues au bétonnage de la vallée du Vignon.</p> <p>Le village du Friat, en contrebas, déjà sensible aux crues, risque d'être détruit si des études spéciales et des travaux importants ne sont pas réalisés - de même les accès aux moulins de la Tulle, de Paunac.... qui sont en contrebas et sujets aux inondations, ne sont pas chiffrés. Malgré ces manquements, la rentabilité n'est prévue qu'en 2060 ou 70! Impensable de grever ainsi l'avenir des jeunes générations d'une région par des dettes énormes pour un projet inutile.</p> <p>3- sur l'utilité publique Avant que cette route ne soit rentable, la Corrèze aura réalisé le contournement de Brive par le sud. Il sera alors très facile de rejoindre Brive par le nord du lot et non par Martel. De plus cette route ne sert pas au contournement de Martel pour aller vers Gramat Dans ces conditions, cette voie, très onéreuse, ne règle aucun problème, détruit la vallée du Vignon, le tourisme, les noyeraies, alors qu'à terme elle sera abandonnée pour des itinéraires plus commodes, existants, qu'il suffit d'aménager. Mais la vallée sera détruite et les dettes pour les enfants. Les collectivités publiques doivent faire des économies, gérer au mieux les deniers publics... Elle pense que l'utilité publique serait d'améliorer les voies existantes et directes pour un coût raisonnable. Ces aménagements profiteront à toute la population, à tous les usagers, pas seulement à une catégorie économique (les transporteurs) au détriment de toutes les autres</p>	
St R18	JL JARRIGE E. CABRA DE LUNA (Toulouse)		<p>Lettre du 13/07/15 '2 pages) Idem précédent St R 17 Propriétaires à Friat. Ils ajoutent qu'ils ont de nombreux amis et parents espagnols qui connaissent la région et les soutiennent en joignant des lettres types.</p>	Contre
St R19	Mme Aeline MONTAL	C : coût, environnement, tourisme	<p>Lettre du 16/07/15 Elle trouve le projet très cher, non compatible avec cet endroit à l'environnement préservé : "Lot terre des merveilles" apprécié par les touristes. 55M€ c'est beaucoup et c'est le contribuable qui paye.</p>	Contre
St R20	Mme Lea JARRIGE Friat		<p>du 17/07/15 (famille JARRIGE de Friat) Ils ne veulent pas du T3 Sont très attachés à leur lieu de vie, de vacances et de rassemblement familial mais s'ils sont contre ce projet ce n'est pas dans le sens: " un aménagement oui mais pas chez moi" mais pour la démarche de la réalisation de ce T3: des coûts colossaux et sous estimés dans un contexte de restriction budgétaire Mme Lea Jarrige travaille dans un collège , donc géré par un conseil départemental et est scandalisée par certains choix d'aménagement alors que la santé et la sécurité de nos enfants passent trop souvent au 2^{ème} plan Elle estime qu'à l'ère où tout un chacun revient aux fondamentaux et à l'essentiel, par choix assumé ou par obligation, il serait temps que les élus comprennent où sont les fondamentaux pour leurs "ouailles" donc l'intérêt public Elle estime que le T3 ne répond aux besoins de personne et au contraire, il met l'immense majorité des concernés dans une situation complexe et délicate et pour la poignée de restants ce trajet ne change rien</p>	Contre
St R21	M et Mme Gilles FRAPART Le bourg		<p>17/07/015 Sont propriétaires dans le bourg et trouvent dommage que le T3 vienne détruire la jolie route qui va des quatre routes à Martel pour satisfaire des intérêts qui leur paraissent curieux, car ce tracé: - rallonge le trajet pour Brive</p>	Contre

Contributions de particuliers Strenquels (1 registre)				Pour / Contre
N°	Qui	Thème(s)	Détail, explicatif	
	Strenquels		- emprunte des plaines, des champs de noyers - nécessite la création d'ouvrages coûteux et disgracieux dans ce joli paysage - modifie le passage de l'eau Ils estiment qu'il serait plus judicieux et moins coûteux de rénover ou améliorer les tracés déjà existants	
St R22	P. STENNING BRAZENDALE		Elle est contre le T3 et demande s'il est vraiment nécessaire, la vallée étant trop belle	Contre
St R23	V. LACROIX		Ce projet n'est à son sens pas d'utilité publique car: - trop onéreux, - dégradation de la vallée, - allongement du trajet, - problèmes de sécurité routière	Contre
St R24	MG JARRIGE Agricultrice à Friat		Elle estime que le T3 va massacrer la vallée et le hameau de Friat dont certaines constructions et aménagements datent de l'an 900. Pour qui? Pour quoi? L'attrait de cette vallée est touristique et agricole (noyers) Elle a 80 ans et demande que la vallée soit laissée en l'état avec ses petits ruisseaux, ses chemins creux et la douceur de vivre....	Contre
St O2	Mme Sophie LOUVEAU (Issartoux - Strenquels)		Demeure un lieu magnifique et, d'ici peu, son paysage sera détruit par la route qui passera tout près. Elle veut revenir sur le DEFICIT DEMOCRATIQUE : on demanderait à la population du Lot de voter sur le développement du Lot, je pense que tout le monde voterait pour le développement du trafic ferroviaire. Malheureusement, on contourne notre avis.	Contre
St O3	M. Paul VIDAL (Malfont - Cazillac)		Dans cette zone, il y a quand même pas mal d'habitants. Pour se rendre aux Quatre Routes pour faire les courses, ils doivent utiliser une route très étroite, pas sécurisée. OR le T3 ne prévoit à priori pas de desserte pour notre secteur. ?? Monsieur VIDAL rajoute que cela est du gâchis de couper des noyers.	Contre
St O4	Mme Brigitte GAY (Trefouillet)		Elle se demande tout d'abord si son secteur va être toujours desservi vers la D96 (au niveau de l'embranchement de Taillefer). A priori il semblerait que oui, mais la route actuelle va être abandonnée, au profit d'une nouvelle desserte, nouveau bout de route. Mme GAY s'exclame en se demandant pourquoi construire un nouveau raccord, alors qu'il en existe actuellement un, d'autant plus que le « nouveau raccord » se situerait sur un terrain boisé, avec des dénivelés... nécessitant donc des aménagements importants.	Contre

Annexe 10 :

Lettre de réponse du maître d'ouvrage

Est reproduit ici uniquement la lettre de réponse.

Les 44 pages de l'annexe avec les réponses techniques détaillées ont été entièrement intégrées dans le chapitre 4 du rapport d'enquête.



LE DÉPARTEMENT

DIRECTION DES INFRASTRUCTURES ET DE L'AMENAGEMENT

Pôle Grands Travaux et Ouvrage d'Art

Affaire suivie par : Pascale BEAUBIER

Ligne directe : 05.65.53.45.70

Télécopie : 05.65.53.45.39

Mail : pascale.beaubier@lot.fr

Cahors, le 28 AOUT 2015

Le président du Département
à

Madame Sabine NASCINGUERRA
Présidente de la Commission d'enquête
Pouzols
46600 CUZANCE

OBJET : Lot-Corrèze Voie d'avenir – Observations après enquête publique en vue de la DUP
REF : PV de synthèse des interventions recueillies entre le 15 juin et le 18 juillet 2015
PJ Réponse aux questions ou requêtes

Madame,

Vous m'avez transmis le 5 août 2015 le fichier informatique du PV de synthèse des observations recueillies lors des permanences dans les mairies de Condat, Strénquels et Martel. Ces observations ont été formulées par inscription dans le registre, par courrier ou par délibération des collectivités, ou lors des entretiens que la Commission d'enquête a réalisés dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la liaison Lot-Corrèze Voie d'avenir. Vous avez également présenté ces observations le 12 août 2015, à madame Beaubier et monsieur Sançon, représentant la Direction des Infrastructures et de l'Aménagement, chargée de cette opération.

Le PV rédigé par la Commission d'enquête constitue un travail considérable. Toutefois à la lecture de nombre des questions d'ordre général, je regrette qu'une interrogation des services du Département pendant l'enquête, au fur et à mesure de leur occurrence, n'ait pas été réalisée. Cela aurait permis aux commissaires enquêteurs d'apporter réponse au public dans le même temps, et tout à la fois couper court à certaines désinformations, et rendre plus assuré leur propre positionnement.

L'annexe ci-jointe apporte les réponses de la collectivité aux différentes questions de la Commission d'enquête ou retenues par elle, ainsi qu'aux diverses requêtes d'ordre particulier ou localisées identifiées dans les 24 premières pages du PV. Les autres interventions ou demandes de renseignements indiquées dans les tableaux de retranscription référencés par registre figurant en annexe au PV, ont été considérées comme n'appelant pas de réponse spécifique de la part du Département. Dans les différentes thématiques abordées, les interventions évoquent indifféremment les aspects liés à l'opportunité de l'opération, au choix du tracé parmi les variantes, ou à la conception du tracé. Les réponses apportées ont une structuration similaire, sans plus de hiérarchisation.

Je reste à votre disposition pour vous apporter de plus amples informations si vous le jugez nécessaire, et vous prie d'agréer, Madame, mes sincères salutations.

Pour le président,
le Premier vice-président délégué

Serge BLADINIÈRES

Annexe 11 :

**Demande de prolongation de délais pour la remise
du rapport et réponse positive**

Sabine Nascinguerra
Dominique Comby-Faltrept
Pierre Pipereau

Madame La Préfète
Préfecture du Lot
Cité administrative
Cahors

3 août 2015

Objet : Enquête publique DUP Voie d'avenir – demande motivée de report du délai pour la remise du rapport

Madame.

Le Code de l'environnement prévoit qu'à compter de la clôture de l'enquête, la commission d'enquête dispose, selon l'article R.123-19, d'un « délai de trente jours pour remettre son rapport et ses conclusions motivées à l'autorité organisatrice de l'enquête ».

Cependant, dans le cadre d'une enquête complexe ayant généré de très nombreuses remarques et observations, si la commissions s'aperçoit qu'il ne lui est pas possible de remettre son rapport dans ce délai de trente jours, elle peut demander un report de ce délai, également prévue à l'article R. 123-19.

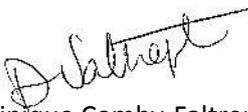
Dans le cadre de la présente enquête de DUP du projet de Voie d'Avenir, la commission d'enquête vous demande de bien vouloir lui accorder un délai supplémentaire, après accord du maître d'ouvrage que nous avons déjà consulté sur ce point, pour les raisons suivantes :

- nous avons reçu un grand nombre de remarques : environ 450 contributions écrites, dont plusieurs dossiers assez épais et long à exploiter, ainsi qu'une pétition de 1588 signatures,
- le dossier est très épais ce qui nous demande beaucoup de temps pour la vérification des informations techniques,
- le contexte à prendre en compte est complexe,
- il s'agit d'une enquête unique qui porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des 3 communes concernées, nous avons donc besoin de rédiger les conclusions séparées pour chaque projet ;
- une fois que chacun de nous aura traité les remarques concernant les thèmes et communes qu'il a pris en charge, nous aurons besoin d'organiser une réunion de la commission d'enquête pour mettre au point et/ou arrêter les conclusions.

Pour ces raisons, nous vous proposons de nous accorder un délai supplémentaire et de retenir la date du **11 septembre** pour la remise de notre rapport et des conclusions.

Nous vous remercions par avance pour votre compréhension et vous prions d'accepter, Madame la Préfète, nos salutations sincères.


Sabine Nascinguerra


Dominique Comby-Faltrept
Commission d'enquête


Pierre Pipereau

Direction départementale des Territoires
du Lot

Cahors, le 6 août 2015

Secrétariat Général
Unité des procédures environnementales

Affaire suivie par : Laurence VIVIER
Courriel : laurence.vivier@lot.gouv.fr
Tél. 05 65 23 62 11 – Fax : 05 65 23 61 61
Nos.réf. : \lsbl46-
01\SG\Procédures\DUP_servitudes\CONSEIL_GENERAL\DUP VOIE
D'AVENIR\ENQUETE PUBLIQUE\Lettre_CE_délai supp.odt

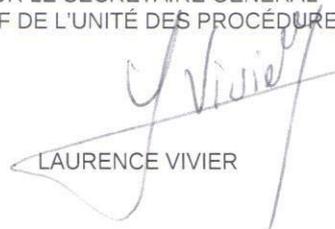
Madame,

Par courriel du 3 août 2015, vous m'avez demandé un délai supplémentaire pour rendre votre rapport et vos conclusions suite à l'enquête publique conjointe relative à la demande de déclaration d'utilité publique du projet « Voie d'Avenir » et de mise en compatibilité des documents d'urbanismes des communes de Martel, Strenquels et Condat.

Après avis favorable du Conseil Départemental du Lot en date du 10 août 2015, je vous informe que je vous accorde un délai supplémentaire de trois semaines, conformément à votre demande.

Veillez agréer, Madame, l'assurance de ma considération distinguée.

POUR LE DIRECTEUR,
POUR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
LE CHEF DE L'UNITÉ DES PROCÉDURES,



LAURENCE VIVIER

Madame Sabine NASCINGUERRA
Pouzol
46600 CUZANCE

Annexe 12 : Registres d'enquête publique, lettres et pétitions

Condat : 1 registre + lettres
Strenquels : 1 registre + lettres
Martel : 4 registres + lettres + 2 pétitions

☞ **consultables à la DDT 46**

Unité des Procédures environnementales
127 Quai Cavaignac, Cahors