

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° 1/4 : Rapport d'enquête

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

1	FICHE D'IDENTIFICATION ET DE SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE	3
2	GENERALITES.....	4
2.1	OBJET DE L'ENQUÊTE	4
2.2	CONTEXTE	4
2.3	HISTORIQUE, PROCEDURES ANTERIEURES, INFORMATION ET CONCERTATION	5
2.4	CADRE JURIDIQUE.....	7
2.5	NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET SOUMIS A ENQUÊTE	8
2.5.1	<i>Projet d'aménagement routier « Voie d'avenir ».....</i>	<i>8</i>
2.5.2	<i>Modificatifs des documents d'urbanisme</i>	<i>9</i>
2.6	COMPOSITION DES DOSSIERS	10
2.6.1	<i>DUP Voie d'avenir</i>	<i>10</i>
2.6.2	<i>Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....</i>	<i>10</i>
2.6.3	<i>Mise à disposition des dossiers</i>	<i>11</i>
3	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	11
3.1	INFORMATIONS RELATIVES A LA DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	11
3.2	PREPARATION DE L'ENQUÊTE	11
3.3	DEMARCHES PENDANT L'ENQUÊTE.....	13
3.4	DEROULEMENT DE LA REUNION D'INFORMATION ET D'ECHANGE AVEC LE PUBLIC.....	14
3.5	DEMARCHES APRES LA FIN DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	14
3.6	CLIMAT DANS LEQUEL S'EST DEROULE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	15
4	ANALYSE DES OBSERVATIONS ET REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	16
4.1	RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS.....	16
4.2	METHODOLOGIE	17
4.3	QUESTIONS D'ORDRE GENERAL ET REPONSES DU MO	18
4.3.1	<i>Avis de l'autorité environnementale</i>	<i>18</i>
4.3.2	<i>Agriculture</i>	<i>18</i>
4.3.3	<i>Aspect humain</i>	<i>21</i>
4.3.4	<i>Bruit et vibrations</i>	<i>23</i>
4.3.5	<i>Coût, financement, dette</i>	<i>25</i>
4.3.6	<i>Ecologie / faune-flore.....</i>	<i>29</i>
4.3.7	<i>Inondabilité</i>	<i>31</i>
4.3.8	<i>Projet inutile / obsolète.....</i>	<i>32</i>
4.3.9	<i>Patrimoine bâti</i>	<i>34</i>
4.3.10	<i>Paysages</i>	<i>35</i>
4.3.11	<i>Pollution / santé / impact carbone</i>	<i>36</i>
4.3.12	<i>Sécurité</i>	<i>39</i>
4.3.13	<i>Service public</i>	<i>41</i>
4.3.14	<i>Solutions alternatives</i>	<i>42</i>
4.3.15	<i>Tourisme</i>	<i>44</i>
4.3.16	<i>Trafic, trajet et accès</i>	<i>45</i>
4.4	QUESTIONS D'ORDRE PARTICULIER / LOCALISE ET REPONSES DU MO	47
4.4.1	<i>Martel</i>	<i>47</i>
4.4.2	<i>Strenquels</i>	<i>49</i>
4.4.3	<i>Condat.....</i>	<i>59</i>
4.5	SAINT-DENIS-LES-MARTEL.....	66
4.6	LES QUATRE-ROUTES DU LOT	66
4.7	AUTRES.....	67

Glossaire

CD46	Conseil départemental du Lot
CE	Commission d'enquête
DUP	Déclaration d'utilité publique
MO	Maître d'ouvrage
MECDU	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal

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

Commission d'enquête :	Sabine NASCINGUERRA, Présidente Dominique COMBY-FALTREPT, Membre titulaire Pierre PIPEREAU, Membre titulaire Suzanne MAURE, Membre suppléant
Date de désignation par le TA :	Décision du 27/02/2015
N° d'identification du dossier auprès du TA :	E 15000038/31
Date de l'arrêté portant ouverture de l'enquête :	22/05/2015
Auteur de l'arrêté :	Madame la Préfète du Lot
Type d'enquête :	☒ Unique
Objet du dossier soumis à enquête publique :	Déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement « Voie d'avenir » sur le territoire des communes de Condat, Martel, Strenquels et mise en cohérence des documents d'urbanisme correspondants
Maître d'ouvrage :	Conseil Départemental du Lot
Réalisation des documents mis à l'enquête :	Dossier DUP : consortium de bureaux d'études sous la coordination d'ECTARE (Toulouse) Dossiers PLUi et PLU : Conseil Départemental du Lot
Durée de l'enquête :	33 jours (15/06/2015 - 18/07/2015)
Dossiers d'enquête déposés aux endroits suivants :	Mairies de Condat, Martel et Strenquels
Permanences de la commission d'enquête :	- Martel : 15/6 de 9h à 12h et 18/7 de 9h à 12h - Condat : 20/6 de 9h à 12h et 13/7 de 15h à 18h - Strenquels : 26/6 de 14h à 17h et 8/7 de 15h à 18 h
Publicité de l'enquête	Annonces légales dans les journaux départementaux : - La Dépêche du Midi : 1 juin et 16 juin 2015 - La Dépêche du Dimanche : 31 mai 2015 - La Vie Quercynoise du 4 juin et 18 juin 2015 - Avis de l'enquête publique sur www.voiedavenir.fr et www.lot.gouv.fr à partir du 28/5/2015 Affichages dans les mairies et à proximité du tracé du projet Information sur les permanences sur les sites internet www.voiedavenir.fr et www.lot.gouv.fr Articles supplémentaires publiés à l'initiative de la Commission d'enquête : 11 et 30 juin 2015 (La Dépêche du Midi)
Prolongation de l'enquête	☒ Non
Réunion publique	☒ Oui, le 30 juin 2015 à Martel
Nombre d'observations	498 lettres, observations écrites et orales pétition contre le projet avec 1588 signatures

2 Généralités

2.1 Objet de l'enquête

L'enquête publique unique concernait :

- la Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.) du projet de création d'une liaison routière Lot/Corrèze (RD 720 / RD 840), dite « Voie d'avenir »,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du P.L.U. de Martel et du P.L.U.I. de Condat et Strenquels.

2.2 Contexte

L'aménagement de la Voie d'Avenir s'inscrit dans une réflexion d'aménagement globale ayant pour objectif de relier le bassin de vie et d'activités nord Lot et sud Corrèze à l'autoroute A20 en direction du Nord et de l'agglomération de Brive-la-Gaillarde.

Ce bassin du nord du Lot est un des plus importants du département en termes d'emplois et d'activité économique.

Or, en direction du nord, aucun des itinéraires existants n'a les caractéristiques nécessaires afin d'assurer une desserte efficace du bassin nord Lot et sud Corrèze.

Face aux enjeux que représente pour ce bassin économique l'amélioration de sa desserte en direction du nord, les réflexions menées par les deux départements du Lot et de la Corrèze ont abouti à retenir un itinéraire de désenclavement.

Cet itinéraire peut se découper en trois sections distinctes, la section 3 (dernière section de cet itinéraire) étant celle qui concerne la réalisation de la Voie d'Avenir, nouvelle liaison entre la RD720 au Nord de Saint-Michel de Bannières et l'autoroute A20.

Objectifs recherchés pour l'utilité publique

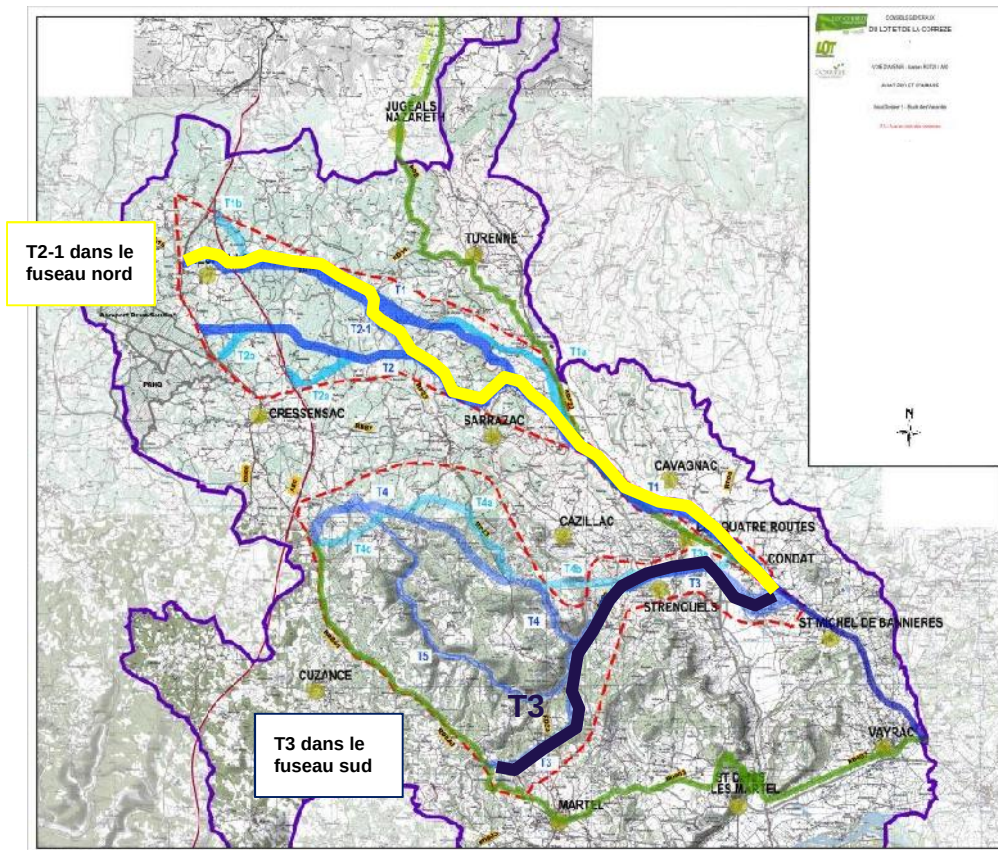
D'après la Notice explicative du projet, l'itinéraire de désenclavement doit permettre de renforcer le lien économique existant entre les départements du Lot et de la Corrèze et assurer les services suivants à l'ensemble des usagers :

- amélioration de l'accès du bassin nord Lot – sud Corrèze à l'A20 Nord et à l'agglomération de Brive-La-Gaillarde,
- amélioration de la fluidité du trafic et de la capacité de l'itinéraire,
- renforcement de la sécurité routière sur l'itinéraire RD 803 / RD 720 et dans les bourgs traversés par les itinéraires actuels,
- maillage des futures zones d'activités,
- amélioration de l'accès aux soins, aux établissements de santé et aux itinéraires touristiques.

Les études et réflexions menées depuis 2007 avaient permis de dégager plusieurs scénarii à l'intérieur de deux larges fuseaux nord et sud.

Les études d'avant-projet ont ensuite abouti à retenir en 2010 un tracé privilégié au sein de chaque fuseau :

- la variante T2-1 au sein du fuseau Nord
- la variante T3 au sein du fuseau Sud.



2.3 Historique, procédures antérieures, information et concertation

2.3.1 Historique

Depuis 1995, le Conseil Général du Lot a prévu le raccordement de ses bassins d'activité à l'autoroute A 20.

Le dernier maillon, dénommé « Voie d'avenir » a nécessité l'implication des deux départements avec la mise en place d'une concertation préalable avec un bilan de concertation (annexe 8).

Une première phase d'études préliminaires s'est déroulée entre 2007 et 2010, elle a permis de mettre en évidence plusieurs tracés.

En octobre 2010, deux tracés ont été retenus : l'un au nord et l'autre au sud. Des études complémentaires ont été conduites. Les résultats ont été soumis au vote (concertation préalable du 3 juin au 5 juillet 2013). Cette concertation s'est faite sur les 14 communes de la zone d'étude avec deux réunions publiques, l'une à Vayrac, l'autre à Cressensac ayant rassemblé 210 personnes.

2.3.2 Procédures antérieures

Dès 1994, le Conseil Général du Lot a prévu, dans son schéma routier départemental, des itinéraires de raccordement vers l'A20 ainsi que vers ses différents bassins d'activité (déviations Puybrun, Vayrac).

En octobre 1995, l'Assemblée Départementale a retenu l'aménagement entre Vayrac et la Corrèze et le raccordement à l'A20 à partir du bassin d'activité de Biars-Bretenoux. Entre 1995 et 2002, les deux départements ont mené des études et procédures dans cet esprit de continuité d'itinéraires.

En mai 2002, une D.U.P. (Déclaration d'Utilité Publique) a été mise en place mais annulée suite à un recours. L'opération n'a pas connu de début de réalisation. En 2005, vu les impossibilités réglementaires et environnementales, le département de la Corrèze a été contraint d'abandonner les projets prévus. Néanmoins, dans cette période, d'autres hypothèses ont été étudiées dans le Lot pour aboutir au projet d'aujourd'hui. La voie d'avenir constitue le dernier maillon de l'aménagement desservant les bassins d'activité du nord du Lot.

Information - Concertation
Le phasage décrit dans l'historique a été marqué par un processus d'information et de concertation à partir des études réalisées entre 2007 et 2010 décrivant les tracés T2-1 et T3 avec leurs différentes variantes. La période d'information et de concertation avec les acteurs locaux s'est développée dans une démarche de co-élaboration à partir de 2009. Les différents acteurs (80 représentants associatifs et acteurs économiques) rassemblés au sein d'un comité de suivi ont adopté une charte de la concertation, sous la présidence de Monsieur COLIN, garant de la concertation et 26 ateliers de travail thématique, 10 comités de suivi, 7 lettres d'information distribuées dans toutes les boîtes à lettres de l'aire d'étude. Ces séances de travail ont abouti à la définition des tracés optimisés.

2.3.3 Bilan quantitatif

Les réunions publiques ont rassemblé 210 personnes au total. Les registres ont été déposés dans les 14 communes de l'aire d'étude et à la maison du département à Saint Céré. Le total des observations est de 882.

Les avis recueillis sont les suivants :

Tracé T2-1 : 1208 pour et 498 contre

Tracé T3 : 115 pour et 113 contre

Fret sur voie ferrée : 40 pour

Itinéraires existants : 104 pour

Opération dans son ensemble quel que soit le tracé : 18 contre

Avis donnés sur la mise en œuvre de la démarche de concertation : 5.

2.3.4 Bilan qualitatif

Il aurait été intéressant que la concertation ait été réalisée sur un territoire plus vaste en impliquant davantage les habitants des extrémités de l'itinéraire.

Le coût du projet, le financement du projet et des études interrogent le public au regard de la capacité des départements à réaliser un tel investissement. Le partenariat entre Corrèze et Lot est aussi une préoccupation.

L'utilisation de la voie ferrée et l'aménagement des itinéraires existants (RD720 ou RD 803) sont souhaités par certains.

La logique et la longueur totale de l'itinéraire depuis Vayrac plaident, pour le plus grand nombre, en faveur du tracé T2-1. Moins performant, le tracé T3 paraît néanmoins acceptable.

L'effet de masse des pétitions enregistrées à Vayrac donne un relief particulier aux avis exprimés en dehors desquels les pour ou les contre T2-1 sont globalement équilibrés tout comme les pour ou les contre T3 mais à un niveau total supérieur.

L'opportunité et l'intérêt de l'opération restent très largement partagés.

Le projet voie d'avenir a pour objectif prioritaire de réaliser la liaison vers A20 en direction du nord par une voie qui permette d'assurer la sécurité pour les usagers mais aussi les riverains des bourgs.

Par l'ampleur de la participation et l'intérêt des observations, un bilan très positif peut être tiré de cette « concertation préalable ».

2.4 Cadre juridique

Le projet étudié est soumis :

- à **étude d'impact** au titre de l'article R122-2 et de son annexe du **Code de l'environnement** :
 - point 6° d : Infrastructures routières : routes d'une longueur égale ou supérieure à 3 km
 - point 7° a (cas par cas) : Ponts d'une longueur inférieure à 100 m
 - point 51° a (cas par cas) : défrichement d'une superficie inférieure à 25 ha
- **enquête publique** :
 - au titre de l'article R123-1 du Code de l'environnement : les projets soumis à étude d'impact sont également soumis à enquête publique ;
 - au titre de l'article L1 du nouveau Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : le maître d'ouvrage n'étant pas propriétaire des terrains d'emprise du projet d'infrastructure, une **déclaration d'utilité publique** est nécessaire pour pouvoir acquérir les parcelles, si besoin via une démarche d'expropriation ;
 - au titre des articles L 123-14-2 et R*123-23-1 du Code de l'urbanisme car les **documents d'urbanismes** des 3 communes concernées doivent être **mis en compatibilité** pour permettre la réalisation du tracé et des aménagements annexes.

2.5 Nature et caractéristiques du projet soumis à enquête

2.5.1 Projet d'aménagement routier « Voie d'avenir »

La « Voie d'avenir » par le tracé T3 constitue une liaison routière de 9,7 km entre la RD 720 à Condat et la RD 840 au nord de Martel, dont :

- 5,5 km correspondent à une voie nouvelle, dont environ 3,3 km en fond de vallée et 2,2 km sur les coteaux,
- et 4,2 km correspondent à la modification de la RD 96 par mise à gabarit, décalage, suppression de virages et élargissement.

En connexion avec un tronçon de 8,2 km sur la RD 840 jusqu'au demi-échangeur n° 54 de Gignac, il constitue la liaison vers l'A20 d'une longueur totale de 17,9 km.



Sur les 9,7 km du T3, 16 carrefours dont quatre giratoires, quatre carrefours en croix et huit carrefours en T seront rétablis ou aménagés, 6 ouvrages de franchissements et ouvrages hydrauliques principaux et 24 ouvrages hydrauliques supplémentaires seront créés, 713 000 m³ de terres et déblais seront décapés.

Des remblais d'une hauteur comprise entre 2 et 10 m seront nécessaires dans la vallée, ils pourront atteindre jusqu'à 13 m dans la montée sur le causse. En complément, une tranchée de 25 m de profondeur sur environ 230 m le long doit permettre de couper un virage. Le projet sera excédentaire de 285 000 m³ de déblais qui devront être évacués vers une destination inconnue.

En ce qui concerne les ouvrages et **mesures spécifiques de limitation de l'impact** :

- sept bassins multifonctions le long du tracé assureront la dépollution et l'écrêtement des eaux de voirie avant rejet vers le milieu naturel,
- six dispositifs anti-bruit seront construits dans les zones habitées sensibles,
- des aménagements paysagers seront prévus pour restaurer et renforcer le réseau de haies existant et pour guider les déplacements des animaux,
- le calendrier des travaux sera adapté vis-à-vis des enjeux faunistiques.

Le coût du tronçon projeté est estimé par le maître d'ouvrage à 55,6 M€, dont 15 M€ de mesures environnementales.

Enjeux écologiques

Des études très poussées ont été réalisées pour appréhender les sensibilités du milieu naturel. Le projet est conçu afin de réduire autant que possible l'impact sur le patrimoine écologique et paysager :

- limitation maximales des emprises et mise en défense des secteurs sensibles
- passages à faune souterrains
- dispositifs de protection des arbres d'intérêt
- mares compensatoires
- plantations de haies et d'arbres pour le passage en hauteur des chauves-souris
- création de murets en pierre sèche
- ouvrages de franchissement des cours d'eau préservant les milieux aquatiques et permettant les traversées faunistiques...

Enjeux humains

Le projet doit permettre d'améliorer la qualité de vie des habitants de plusieurs bourgs actuellement traversés par un trafic de transit grâce à :

- - amélioration de la desserte du bassin depuis et vers l'A 20
- - sécurisation de l'ensemble de l'itinéraire routier
- - amélioration de la qualité de l'air dans les bourgs
- - diminution des nuisances acoustiques dans les bourgs
- - aménagements paysagers
- - mise en valeur des particularismes et du patrimoine local.

2.5.2 **Modificatifs des documents d'urbanisme**

Lorsque les dispositions des documents d'urbanisme ne permettent pas la réalisation d'une opération d'utilité publique, elles doivent être revues afin d'être mises en compatibilité.

Dans le cas présent, la réalisation du projet routier nécessite la mise en compatibilité :

- du Plan Local d'Urbanisme de Martel approuvé en 2007, sur lequel ne figure pas la prévision de cette infrastructure nouvelle;
- du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvé en 2014, pour Condat et Strenquels, qui doit être ajusté car le projet y figure uniquement sous forme d'emprise informelle.

Pour les deux documents, la mise en compatibilité **consiste** :

- **en la création d'un emplacement réservé** reporté sur le document graphique
- et en **l'adjonction d'une règle écrite** précisant que, dans les zones concernées, sont notamment autorisés tous les travaux et ouvrages nécessaires à l'aménagement de la route dite Voie d'Avenir.

2.6 Composition des dossiers

2.6.1 DUP Voie d'avenir

Le dossier soumis à enquête publique, très épais, est composé de 11 documents :

- 1. Dossier de demande de déclaration d'utilité publique (ECTARE)**
 - A. Objet de l'enquête - informations juridiques et administratives
 - B. Plan de situation
 - C. Notice explicative
 - D. Plan général des travaux
 - E. Caractéristiques des principaux ouvrages
 - F. Appréciation sommaire des dépenses
 - G. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
 - H. Notice d'incidence Natura 2000
 - I. Étude d'impact avec son résumé non technique**
2. Annexe : Rapport d'étude écologique (BIOTOPE)
3. Annexe : Rapport d'étude foncière agricole et forestière (IF CONSULTANTS)
4. Annexe : Rapport d'étude paysagère (Atelier Ville Paysage)
5. Annexe: Rapport d'étude hydraulique (ARTELIA)
6. Annexe : Rapport d'étude acoustique (ACOUSTB)
7. Bilan de la concertation préalable d'octobre 2010
8. Bilan de la concertation préalable du 3 juin au 5 juillet 2013
9. Erratum février 2015
10. Erratum avril 2015
11. Avis de l'autorité environnementale

2.6.2 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Commun aux deux dossiers : un rapport de la réunion d'examen conjoint du 23 février 2015.

Dossier PLUi pour Condat et Strenquels

1. Notice explicative : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
2. Rapport de présentation additif
3. Règlement écrit extrait modificatif
4. Liste des emplacements réservés
5. Extrait du règlement graphique

Dossier PLU pour Martel

1. Notice explicative : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
2. Rapport de présentation additif
3. Règlement écrit extrait modificatif
4. Liste des emplacements réservés
5. Extrait du règlement graphique

2.6.3 Mise à disposition des dossiers

Un dossier complet «DUP Voie d'avenir » a été mis à disposition du public dans les 3 mairies pendant toute la durée de l'enquête :

- au siège de l'enquête, à Martel,
- et dans les deux autres communes concernées Condat et Strenquels.

Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Martel était disponible dans la mairie de Martel. Le dossier de mise en compatibilité du PLUi était disponible dans les mairies de Condat et Strenquels.

A la demande de la Commission d'enquête, l'ensemble des fichiers a été mis à disposition sur le site internet, ce qui a nécessité un travail de préparation particulier de la part du CD46 en raison de la taille des fichiers (très volumineux).

3 Organisation et déroulement de l'enquête

3.1 Informations relatives à la désignation de la commission d'enquête

La Commission d'enquête a été désignée par le Tribunal administratif de Toulouse le 27 février 2015.

Les membres titulaires sont Sabine NASCINGUERRA, Dominique COMBY-FALTREPT, Pierre PIPEREAU.

La suppléante, Suzanne Maure, n'est pas intervenue en cours d'enquête mais a assisté à la présentation du projet en préfecture.

3.2 Préparation de l'enquête

La compréhension du contexte et du dossier

Des études environnementales approfondies ont été réalisées par le maître d'ouvrage pour appréhender correctement les sensibilités environnementales des deux tracés T2-1 et T3, puis pour définir les mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du T3.

Cela s'est traduit par un dossier d'enquête très épais, avec de nombreux renvois vers des annexes et des informations essentielles qui se trouvaient de ce fait éparpillées et étaient parfois difficiles à trouver. La digestion de ce dossier de près de 1 000 pages au format A3 (équivalent de 2 000 A4) n'a pas été aisée, et on peut critiquer en particulier l'illisibilité de la plupart des cartes qui devraient pourtant faciliter la compréhension du texte... Ce dossier complexe, produit d'années d'études, appelait à un patient travail d'analyse et de synthèse.

Réunion préalable et entretien avec le maître d'ouvrage :

En complément des pièces écrites, afin de nous aider à mieux connaître le contexte global et les détails du projet, une réunion préalable a été organisée le 15 avril 2015 à la DDT avec l'équipe technique du maître d'ouvrage, en présence des personnes suivantes :

- Conseil Départemental 46 : MM. François Sançon et Patrice Olivier de la Direction des Infrastructures et de l'Aménagement,
- Commission d'enquête : Mme. Nascinguerra, Comby-Faltrept, Maure et M. Piperau,
- Préfecture / DDT = Autorité organisatrice de l'enquête : Mme. Laurence Vivier

Organisation des permanences :

Les permanences ont été organisées par la commission d'enquête en fonction des horaires d'ouverture des différentes mairies mais aussi de manière à pouvoir accueillir au mieux le public, y compris les samedis et au cours d'une période cadrée par des jours fériés / congés :

- **2 permanences** dans chacune des mairies des 3 communes concernées.

Chaque permanence a été tenue par un membre de la commission d'enquête, sauf la dernière pour laquelle un nombre élevé de participants était attendu et pour laquelle les 3 commissaires-enquêteurs étaient présents :

Commune	Date	Jour	Horaire	Qui ?
Martel	15/06/2015	lundi	9.00 - 12.00	Pipereau
Condat	20/06/2015	samedi	9.00 - 12.00	Nascinguerra
Strenquels	26/06/2015	vendredi	14.00 - 17.00	Comby-Faltrept
Condat	13/07/2015	lundi	15.00 - 18.00	Comby-Faltrept
Strenquels	08/07/2015	mercredi	15.00 - 18.00	Pipereau
Martel	18/07/2015	samedi	9.00 - 12.00	Comby-Faltrept Nascinguerra Pipereau

Organisation de la réunion publique :

Pour mettre le public et le maître d'ouvrage en situation d'échanger leurs arguments, la commission a souhaité organiser une réunion dite d'informations et d'échanges. Cette réunion totalement ouverte au public constituent des moments forts d'une enquête publique et nécessitent une bonne préparation.

Une réunion de travail à Cahors le 23 juin entre le MO et la CE a permis de planifier en amont l'organisation matérielle, mais aussi de préparer les temps de parole, le message à porter et le résultat attendu de cette réunion d'échanges. La commission d'enquête se félicite pour la très bonne collaboration avec le CD46 qui a pris en charge la logistique pour la salle et l'information préalable par affichage. La mairie de Martel a mis à disposition la Salle de la Raymondie, suffisamment grande pour pouvoir accueillir environ 200 personnes.



Arrêté de mise à l'enquête

Comme il est prévu par l'article R.123-9 du Code de l'environnement :

- l'arrêté de mise à l'enquête,
- ainsi que le texte des avis à publier dans les journaux

ont été rédigés ensemble en concertation entre l'autorité en charge de l'organisation de l'enquête (préfecture) et la commission d'enquête.

L'arrêté de mise à l'enquête a été signé par Madame la Préfète du Lot et publié le **22 mai 2015**.

Publicité :

- Annonces dans les délais prévus par la réglementation :
 - La Dépêche du Midi : 1^{er} juin et 15 juin 2015
 - La Dépêche du dimanche : 31 mai 2015
 - La Vie Quercynoise : 4 juin et 18 juin 2015.
- Affichages sur les lieux d'enquête (5 panneaux) et dans les 3 mairies.
- Publication d'un article dans la presse par la commission d'enquête le 11 juin 2015
- Les avis avec les dates de l'enquête publique étaient également publiés sur le site internet de la préfecture et de la Voie d'avenir, à partir du 28 mai 2015.

Dépôt des dossiers et registres :

Les dossiers et un registre d'enquête ont été mis à disposition du public dans les mairies de Condat, Strenquels et Martel.

Par ailleurs, la version informatique était disponible en consultation sur le site internet de la préfecture et de la Voie d'avenir.

Visite préalable des lieux

Pour une meilleure connaissance du projet et des enjeux associés, la commission d'enquête a effectuée le 22 mai 2015 une visite détaillée de l'ensemble du tracé projeté. La visite a été guidée et le projet expliqué en détail par M. Olivier.

3.3 Démarches pendant l'enquête**Visites**

Faisant suite aux demandes des plusieurs riverains du projet, l'un des membres de la commission d'enquête, S. Nascinguerra, a effectué une visite des lieux (24/06/15) à Strenquels et Martel, en présence de 7 riverains et autres particuliers concernés.

Réunions

Prévoyant un fort intérêt du public pour cette enquête DUP, la commission d'enquête avait programmé dès la phase préparatoire une réunion publique le 30 juin, dont le détail est donné dans le paragraphe 3.4 suivant.

Audition de personnes

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

Nous avons fait usage de cette possibilité et rencontré, interviewé à distance ou essayé de contacter les personnes ou acteurs suivants, susceptibles de nous apporter un éclairage complémentaire sur le projet et son contexte :

Qui	Rôle	Modalités
M. Launay	Député du Lot	RDV le 13 juillet 2015
M. Collin	Garant de la concertation	Entretien téléphonique 27/07/15
Chambre d'agriculture	Représente les agriculteurs concernés par le tracé T3	Entretien téléphonique 15/07/15
M. Verdier	Elu Martel, intervenu	RDV le 13/07/2015
Mme. Papon	Représentante société Andros	RDV téléphonique 22/07/15
M. Delrieu / Mme. Bourgeade	Conseillers départementaux canton de Martel	RDV le 15/07/15
M. Santamara	Maire de Martel	RDV le 18/07/15
M. Requier	Ancien Maire de Martel, Député	RDV le 11/06/15
M. Clauzel	Adjoint au maire de St-Denis-lès-Martel	RDV le 08/07/15
Mme. Prévillie	Conseillère départementale canton de Cère et Ségala	Entretien téléphonique 15/07/15
SNCF / RFF	Gestionnaire voie de chemin de fer	aucune réponse suite à plusieurs contacts téléphoniques
M Martin MALVY	Président du Conseil Général (politique du rail)	demande de RV sans réponse
Association Accès-Cible regroupant nombreux acteurs du secteur Biars-Bretenoux (n'existe peut-être plus ?)		Aucune réponse suite à un mail envoyé le 13/7/15

3.4 *Déroulement de la réunion d'information et d'échange avec le public*

Le 30 juin, environ 130 personnes ont assisté à partir de 18h30 à la réunion. La participation était bonne, la salle quasiment pleine, et les échanges ont été très vifs, parfois difficiles.

L'organisation matérielle de la réunion s'est avérée conforme à la préparation faite en amont excepté un problème technique qui empêchait l'enregistrement des interventions (le micro provoquait un écho dans la salle).



Le déroulement prévu initialement, à savoir :

- 1) ouverture de la réunion par le Vice-président du CD46, M. Bladinières
- 2) présentation par la commission de la procédure d'enquête et des démarches avant et après,
- 3) présentation par le MO du projet mis à enquête,
- 4) questions et échanges avec la salle,

a été bouleversé par les nombreuses interventions du public, rendant difficile les exposés prévus initialement. La réunion prévue de 18 h 30 à 21 h a été écourtée par la volonté d'une partie des participants qui considéraient ne pas être suffisamment écoutés. Les participants étaient pour partie, impatients de s'exprimer et Monsieur Sanson, représentant le MO, n'a pu présenter totalement le projet comme cela était prévu. Globalement les participants ont pu poser les questions souhaitées, même si quelques leaders d'opinions ont par leurs interventions parfois perturbé le bon équilibre sur le temps de parole.

Cette réunion importante, censée démontrer au-delà de l'information le respect de l'expression libre de la population a sur ce point atteint son objectif.

Néanmoins, elle n'a permis que peu d'échanges entre deux camps figés dans la certitude de leur position. Les opposants contestaient le principe même de la nécessité d'une route nouvelle et de l'évaluation socio-économique du projet, alors que le maître d'ouvrage présentait le dossier que tous connaissent déjà, mais avec parfois une lecture différente. Un camp est venu avec ses questions, l'autre avec ses réponses.

Même si le responsable du projet n'a pas toujours pu développer comme il le souhaitait ses arguments, la réunion s'est déroulée sans incident.

Le PV de synthèse est donné en annexe 3.

3.5 *Démarches après la fin de l'enquête publique*

Clôture des registres / fin de l'enquête :

A l'issue de l'enquête publique (samedi 18/07/2015) :

- Tous les registres d'enquête ont été rapatriés en fin de matinée au siège de l'enquête :
 - o 1 registre pour Condat
 - o 1 registre pour Strenquels
 - o 4 registres + pétitions pour Martel
- Les registres ont pu être clos ce même jour par la commission d'enquête.
- La commission s'est réunie le même jour pour trier et regrouper les remarques du public et des personnes publiques et pour ne faire une première analyse globale.

Préparation et transmission du PV d'enquête :

En raison du grand nombre de contributions (près de 500 + pétition), l'analyse détaillée des contributions a demandé plus de temps que les huit jours prévus par le code de l'environnement. Le procès-verbal détaillé (100 pages) a été transmis au maître d'ouvrage le 5 août 2015. Il est reproduit en annexe.

Réunion après la fin d'enquête avec le maître d'ouvrage :

Une rencontre a eu lieu le 12 août pour un premier échange entre le maître d'ouvrage et la commission d'enquête.

Réception des réponses du maître d'ouvrage :

Le maître d'ouvrage a également eu besoin de plus de temps que les 15 jours prévus réglementairement pour répondre en détail aux nombreuses questions. Les réponses ont été communiquées à la commission d'enquête le 1^{er} septembre 2015. Le courrier de réponse est reproduit en annexe 10, les réponses détaillées sont présentées au chapitre 0 plus loin.

Demande de délais supplémentaire

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 un délai de trente jours, elle peut demander un report de ce délai, prévue à l'article R.123-19 du Code de l'environnement, ce qui a été fait dans le cas présent.

Sur demande écrite en date du 3 août 2015, après accord du maître d'ouvrage, la Préfecture (autorité compétente pour organiser l'enquête) a accordé un délai supplémentaire de 3 semaines pour la remise du rapport d'enquête.

3.6 *Climat dans lequel s'est déroulé l'enquête publique*

Même si la réunion publique a été quelque peu perturbée, cela ne correspond pas au climat ressenti tout au long de l'enquête. A chaque permanence le public est venu nombreux pour s'exprimer et pour échanger avec les commissaires enquêteurs : cela prenait parfois l'allure de manifestations, car les opposants venaient avec des panneaux, pancartes et distribuaient des tracts. Le dernier jour de l'enquête, jour de marché à Martel, les opposants profitait de l'occasion pour proposer au public de signer une pétition contre le projet. Il est à noter que cela n'a jamais perturbé l'accueil des personnes venant s'informer et déposer les observations.

Pendant tout le temps, la commission a travaillé dans de bonnes conditions et le public a été accueilli de la même façon.

Le taux de participation élevé et le degré d'implication du public (de nombreux dossiers très argumentés ont été déposés) a conduit parfois à prolonger les permanences.

La commission d'enquête a conduit des entretiens avec des élus ou des personnalités du monde socio-professionnel. La qualité de ces entretiens est également à souligner.

A noter que les panneaux d'affichage avec l'avis d'enquête publique, mise en place par le maître d'ouvrage au bord de la voie publique, ont été dégradés à plusieurs reprises. Un constat de gendarmerie sur ce point a été fait.

4 Analyse des observations et réponses du maître d'ouvrage

4.1 Relation comptable des observations

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

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

En tout, **499 commentaires** écrits ou oraux ont été enregistrés sur les registres.

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

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

	Total Observations	Pour T3	Contre T3	partagé ou avis divers
Martel	239	29	200	10
Strenquels	206	0	197	9
Condat	54	8	30	16
Entretiens individuels hors enquête	9	4	2	3
Pétition	1588	0	1588	0
Total	508 + 1588	43	429 + 1588	36

Comme on pouvait s'y attendre, le nombre d'observations « contre » le projet (429 sur les registres + 1588 pétition) l'emporte largement sur les observations « pour » le projet (43 lettres, commentaires et avis).

Lettres et contributions en général

Le public a contribué de manière productive à l'enquête en déposant de nombreuses contributions et dossiers de qualité, défendant une autre lecture du projet que celle proposée par le MO. Nous avons constaté que non seulement les riverains et la population locale se sentent concernés par ce projet, mais également des personnes vivant à Paris, au Canada, en Angleterre, comme l'attestent les lettres qui nous ont été envoyées de loin.

La commission constate cependant une avalanche de lettres-types contre le projet, envoyées par de nombreuses personnes qui ne nous semblent pas vraiment concernées par le projet. Ce type de mobilisation à distance, facile à déclencher aujourd'hui par les divers moyens de télécommunication et internet, ne contribue malheureusement pas à obtenir une image réelle de l'avis du public. Elle montre simplement que les différents groupes / associations / familles bénéficient d'un certain soutien dans leurs engagements pour ou contre le projet.

Pétition

En ce qui concerne la pétition, elle a été réalisée simultanément en version papier et aussi sur internet. Le nombre de signataires doit être un peu revu à la baisse car la commission a constaté que de nombreuses personnes ont signé plusieurs fois. Sans avoir fait une comparaison détaillée de tous les noms des signataires, on peut estimer le nombre autour de 1300 signataires différents, ce qui reste important.

4.2 Méthodologie

Un registre d'enquête a été déposé dans chaque mairie et les commentaires du public ont été numérotés au fur et à mesure. Afin de pouvoir retrouver une remarque, l'identification se fait à l'aide :

- de lettres (nom de la commune),
- et de chiffres (numérotation de la remarque).

Exemples :

- C 2 : deuxième remarque sur le registre de Condat
- M 12 : douzième remarque sur le registre de Martel
- St 15 : quinzième remarque sur le registre de Strenquels

En parallèle, des entretiens individuels ont été réalisés en dehors des permanences, ils sont identifiés de la même manière :

- E 2 : deuxième entretien individuel

La transcription (parfois résumée) de toutes les contributions est donnée dans les annexes 5 à 9 qui se présentent de la manière suivante :

- Annexe 5 : contribution des associations
- Annexe 6 : contribution des élus et acteurs divers et synthèse des entretiens individuels
- Annexes 7/8/9 : contribution du public à Condat / Martel / Strenquels

A l'issue de l'enquête, la commission d'enquête a adressé au MO un procès-verbal de synthèse qui est reproduit en annexe 4. Les questions / remarques du public et de la commission d'enquête sont détaillées dans le chapitre 4.3 ci-après.

Les réponses du maître d'ouvrage sont reproduites en intégralité, en *italiques*.

Les avis de la commission par rapport aux réponses et aux thèmes abordés se trouvent dans les conclusions de l'enquête présentées dans deux documents séparés.

Les thèmes abordés ont été classés par ordre alphabétique, sans hiérarchisation :

Questions d'ordre général	Questions d'ordre particulier / localisée
• Autorité environnementale • Agriculture • Aspect humain • Bruit et vibrations • Coût, financement, dette • Ecologie / faune-flore • Inondabilité • Projet inutile / obsolète • Patrimoine bâti • Paysages • Pollution / santé / impact carbone • Sécurité • Service public • Solutions alternatives • Tourisme • Trafic, trajet et accès	• Martel • Strenquels • Condat • Saint-Denis-lès-Martel • Les Quatre-Routes du Lot • Autres

4.3 Questions d'ordre général et réponses du MO

Préambule du MO dans son PV de réponse

Il semble important de souligner que l'enquête publique qui vient de se dérouler fait suite à cinq années d'études menées en concertation avec les acteurs locaux, collectivités et leurs groupements, associations diverses, représentants des professions, via de très nombreuses réunions en ateliers thématiques ou en comité de suivi. L'information du public a été faite par le Département, dans le même temps, via des publications d'une lettre d'information, des mises en ligne sur le site Internet dédié à l'opération ou sur le site www.lot.fr, et via deux procédures de concertation type L-300-2 du Code de l'Urbanisme, menées dans 12 communes du nord du Lot et 2 communes de Corrèze, en 2010 et 2013. L'information du public, avant même l'enquête d'utilité publique, a donc été réalisée au fur et à mesure de l'avancement des études et des choix, ceci en toute transparence.

4.3.1 Avis de l'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.

4.3.2 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.

Réponse du MO :

Aucune parcelle ne sera enclavée de par le projet, les rétablissements sont prévus par des voies de désenclavement. De plus, une réflexion sera menée avec la Chambre d'Agriculture du Lot et les propriétaires et exploitants agricoles. Les principes de rétablissement des parcelles agricoles seront alors optimisés. Le maintien ou la reconstitution de chemins de désenclavement seront privilégiés aux accès agricoles directs sur la nouvelle voie, pour raisons de sécurité.

Concernant les parcelles cultivées touchées par le fuseau, un décalage du tracé pour réduire l'impact sur ces parcelles sera examiné. Par contre, un décalage sur la voie de la Peyrade est contradictoire avec le souhait de rétablir des accès aux parcelles agricoles, cette voie étant celle qui actuellement assure cette fonction. Sauf alternative qui pourrait émerger lors de la concertation spécifique susvisée, il est peu probable que le projet puisse évoluer jusqu'à prise en compte de cette demande.

La faisabilité de passages pour les animaux (bovins et grande faune sauvage) en passage inférieur (boviduc) ou en passage supérieur (passerelle) sera examinée. A noter que la création d'un passage inférieur nécessite une route en remblai ce qui sera le cas dans la vallée de la Tourmente, ou engendre une configuration de siphon peu engageante pour les bêtes, ou bien des emprises très importantes de part et d'autre pour créer les accès, et dans les deux cas des problèmes d'évacuation d'eau. L'option passerelle nécessite elle que la route soit en déblai par rapport au terrain naturel et donc ne semble pas adaptée, cette configuration n'étant que peu rencontrée le long du tracé. .

Des solutions alternatives seront examinées au cas par cas avec la Chambre d'agriculture et les propriétaires et exploitants concernés.

La ressource en eau sera préservée comme couramment lors des projets, si nécessaire par des déplacements localisés de sources captées.

Dans le cadre des acquisitions foncières, les propriétaires seront indemnisés pour la reconstitution de clôtures sur la nouvelle limite de leurs parcelles, en outre dans le cadre des mesures d'évitement d'impact liées à la faune des clôtures adaptées seront implantées pour guider jusqu'aux passages qui seront aménagés.

Bien que créant un carrefour supplémentaire sur l'itinéraire, ce qui est contraire à la recherche de sécurité routière, le rétablissement du chemin de la fontaine qui relie Ripane à la RD 96 sera examiné, afin de minorer les allongements de parcours pour les agriculteurs.

La stabulation n'a pas été identifiée comme devant être détruite, ce point sera abordé lors de la concertation spécifique susvisée. Si elle doit être détruite l'indemnité correspondant à sa reconstruction sera calculée et versée dans le cadre des acquisitions foncières.

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 ?

Réponse du MO :

1) Les chiffres de la Chambre d'Agriculture du Lot sont ceux présentés le 08 septembre 2010 en atelier thématique, suite à une enquête réalisée par elle-même auprès des agriculteurs. Cette étude avait alors permis d'appréhender les impacts potentiels des différents tracés sur le fonctionnement des exploitations agricoles. Dans cette étude de la Chambre, les différentes données relatives à chaque tracé sont basées sur la bande de passage pressentie qui était alors de 250 m de large environ.

Ces données ont été affinées depuis 2010. Dans l'étude d'impact réalisée par les bureaux d'études et présentée dans le dossier de demande de DUP, les surfaces agricoles impactées sont maintenant calculées sur l'emprise nécessaire à la réalisation d'une route type, soit environ 25 m de large à l'intérieur du fuseau de DUP.

Il y a un rapport de 1 à 10 entre les deux emprises, l'impact sur les exploitations sera donc mathématiquement bien moindre que ce que présente la Chambre. En outre, l'étude de cet impact sera encore affinée pour le minorer, lors d'une concertation qui sera engagée spécifiquement avec les agriculteurs et la Chambre d'agriculture, dans le cadre de l'enquête parcellaire après la DUP. L'étude sur ce thème n'est donc pas minimaliste, elle est adaptée à la dimension du projet.

2) et 3) La concertation spécifique avec les agriculteurs et la Chambre permettra un examen détaillé des différents cas, permettra de diminuer les emprises sur les terres cultivées et d'optimiser les rétablissements agricoles possibles ou d'envisager les alternatives liées à une restructuration ponctuelle du foncier (Département ou Safalt, suivant les cas) pour retrouver des m², des surfaces exploitables d'un seul tenant ou des accès aux ruisseaux et fontaines.

4) Aucune parcelle ne sera enclavée de par le projet, les rétablissements sont prévus par des voies de désenclavement. De plus, une réflexion sera menée avec la Chambre d'Agriculture du Lot et les propriétaires et exploitants agricoles. Les principes de rétablissement des parcelles agricoles seront alors optimisés. Le maintien ou la reconstitution de chemins de désenclavement seront privilégiés aux accès agricoles directs sur la nouvelle voie, pour raisons de sécurité. L'indemnisation des exploitants sera calculée en prenant pour base le protocole établi par la Chambre d'agriculture lors des travaux de l'autoroute A20, qui est actualisé périodiquement. Celui-ci prévoit également les indemnisations pour allongements de parcours.

5) La stabulation n'a pas été identifiée comme devant être détruite, ce point sera abordé lors de la concertation spécifique susvisée. Si elle doit être détruite l'indemnité correspondant à sa reconstruction sera calculée et versée dans le cadre des acquisitions foncières.

4.3.3 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'incrétant 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

Réponses du MO :

On peut concevoir les préférences individuelles exprimées, mais le choix de la variante T3 plutôt que le T2-1 est présenté pages 10 et 11 du dossier de DUP, et résulte d'une analyse multicritères montrant que la variante choisie est globalement celle de moindre impact.

En outre, le tracé T3 aux abords de Condat a été optimisé le plus possible pour répondre aux demandes déjà exprimées par la commune et ses habitants, d'éloignement du tracé par rapport au bourg. Sa localisation actuelle est au maximum des possibilités pour répondre à ces demandes. Aller encore au-delà entraînerait une augmentation des impacts sur d'autres critères que ceux relatifs à l'occupation humaine, ceux liés aux milieux naturels par exemple (faune-flore), et aux réseaux hydrographiques et risques d'inondations, on est ici sur un tracé dont la réponse est médiane par rapport aux différents enjeux. Le décalage du tracé de la variante T3, pour se rapprocher du tracé qui était celui de la T2-1, n'est pas envisageable

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 envisager 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.

Réponses du MO :

1) La conception des projets routiers respecte textes et normes édictés par l'Etat, et doit concilier les contraintes du site avec en particulier les obstacles à franchir (topographie, grandes infrastructures linéaires existantes, cours d'eau), la nature des terrains pour assurer la stabilité du projet (géotechnique), et les règles de conception géométrique d'une route, dont un des objectifs principaux est d'assurer la sécurité des usagers. Les routes relevant de l'intérêt général, il n'y a pas de distance minimale à respecter par rapport aux constructions existantes.

Par contre, par rapport à une route existante, il y a bien des règles de recul à respecter pour les nouvelles constructions, ces règles sont fixées par les documents d'urbanisme applicables.

2) Le tracé T3 aux abords de Condat a été optimisé le plus possible pour répondre aux demandes déjà exprimées par la commune et ses habitants, d'éloignement du tracé par rapport au bourg. Sa localisation actuelle est au maximum des possibilités pour répondre à ces demandes.

Aller encore au-delà entraînerait une augmentation des impacts sur d'autres critères : ceux liés aux milieux naturels par exemple (faune-flore), et aux réseaux hydrographiques et risques d'inondations. En particulier la carte page 54 de l'étude d'impact montre avec le zonage PPRI qu'un tracé passant au-delà du moulin de l'Aubuge traverserait plus longuement la zone inondable et en particulier celle d'aléas forts. Les zones humides liées à ces secteurs inondables seraient donc plus impactées que par la proposition actuelle de tracé. De ce fait, les variantes localisées du tracé T3, examinées pour éviter ou minorer les nuisances pour le bourg de Condat, n'ont pas été retenues.

3) Les sites les plus habités aux abords de la RD 96 sont le hameau de Friat et les deux gîtes situés de l'autre côté de la RD 96, ainsi que le château et le moulin de la Tulle, également de chaque côté de cette RD.

La réutilisation des emprises de la RD 96 a été privilégiée partout où cela était possible tout en respectant les règles de conception de la route, répondant en cela aux préoccupations largement exprimées lors des concertations, de réutilisation des routes existantes. Dévier plus cette RD 96 dans les deux secteurs susvisés reviendrait à les contourner, ceci provoquant une plus grande consommation d'espace naturel ou agricole, et des atteintes encore supérieures aux paysages, à l'environnement, et aux propriétés.

A noter que le tracé prévu s'écarte des deux gîtes susvisés, par rapport au tracé actuel, ceci permettant de leur aménager un accès plus sécurisé et de diminuer l'impact du trafic.

4) L'étude d'impact et le dossier qui en résulte ont été faits conformément aux textes en vigueur, qui accordent une importance particulière à l'ensemble des enjeux faunistiques et floristiques. L'enjeu humain peut paraître abordé de façon courte si on ne fait qu'une recherche sur le mot « humain ». Pourtant il est notable que l'ensemble du volet humain est abordé dans tous ses aspects, dans l'analyse de l'état initial, des pages 87 à 128, hors patrimoine culturel et paysages qui pourraient lui être rattachés, alors que le milieu naturel ne fait l'objet que des pages 57 à 74. L'analyse des impacts et mesures sur le milieu naturel occupe les pages 145 à 165 pour l'ensemble des cortèges d'espèces et leurs habitats, alors que tout ce qui a trait à l'unique espèce humaine est traité sur les pages 180 à 197, incluant les biens fonciers, les activités économiques hors agriculture, l'agriculture, l'urbanisation, la sylviculture, les déplacements, l'environnement sonore, l'ambiance lumineuse, la santé et les commodités de voisinage ... Les proportions relatives des études ne semblent pas en défaveur de l'enjeu humain.

Rappelons en outre que ce qui motive le projet est bien un enjeu humain : permettre l'amélioration de l'accès de l'ensemble du bassin de vie du nord du lot et du sud Corrèze, vers A20 nord, améliorer la fluidité du trafic et la capacité de l'itinéraire, renforcer la sécurité routière sur l'itinéraire et vis-à-vis des bourgs traversés par l'itinéraire actuel, mailler les zones d'activités, améliorer l'accès aux soins aux établissements de santé et aux itinéraires touristiques.

4.3.4 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.

Réponses du MO :

Le décompte des riverains actuellement soumis au bruit du trafic, par rapport à ceux identifiés au long du tracé et en particulier dans les bandes des isophones de l'étude acoustique, est clairement en faveur du tracé, puisque celui-ci est fait pour éviter voire dévier les agglomérations c'est-à-dire les secteurs de plus dense occupation humaine

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.

Réponses du MO :

1) *Effectivement, il y a eu une inversion entre les numéros figurant sur la figure et ceux du texte de commentaire juste au-dessus. La figure est le bon document.*

2) *L'impact sonore est simulé et représenté à 4 m de hauteur par rapport au terrain naturel, ceci provient de la cartographie adoptée au niveau européen. En outre, à cette hauteur, qui*

correspond au 1^{er} étage d'un bâtiment, il y a moins d'obstacles à la transmission du bruit. Le fait que le moulin de la Tulle soit en contrebas du tracé est donc bien pris en considération avec cette représentation, qui ne sous-estime donc pas l'impact phonique sur le bâtiment. D'où la définition d'une protection acoustique par glissière en béton adhérent, de hauteur 0,80m, ce qui est suffisant du fait du positionnement du moulin en contrebas de la route.

3) Cette problématique des vibrations ne semble pas avoir été soulevée par le public. Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, « le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagement projetés et à leurs incidences sur l'environnement ou la santé humaine ». Ainsi, l'étude d'impact est proportionnée à l'importance des pressions occasionnées par le projet et à la sensibilité des milieux impactés. L'étude aborde l'aspect des vibrations liées à l'air, donc le bruit. Elle n'aborde pas l'aspect des vibrations transmises par le sol, les impacts potentiels et les seuls textes y afférents étant :

- La gêne aux personnes : Norme ISO 2631-2 de 1989 révisée 2003, qui spécifie une méthode de mesure et d'évaluation en milieu urbain, ce qui n'est pas notre cas,
- Le dommage aux biens : La circulaire du 23/07/86 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement (JO du 22 octobre 1986) : édicte des règles techniques qui s'appliquent aux installations relevant de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées en vue de la protection de l'environnement. Une route n'est pas une installation classée.

L'étude est donc conforme aux exigences réglementaires en matière d'étude des vibrations pour notre type de projet. D'ailleurs, l'AE n'émet pas de remarque sur une éventuelle lacune du dossier à ce sujet.

Une route n'engendre que très peu de vibrations en phase exploitation. Les vibrations induites par le trafic routier, en particulier les bus et les véhicules lourds, constituent une préoccupation majeure en zone urbaine, ce qui se comprend du fait de l'intensité du trafic, de la densité de la population à proximité de la voie, et de la proximité des constructions par rapport à celle-ci.

Pour la Voie d'avenir, le décompte des riverains actuellement proches du trafic qui se reportera sur la nouvelle voie, par rapport à ceux identifiés au long du tracé projeté, est clairement en faveur du projet, puisque celui-ci est fait pour éviter voire dévier les agglomérations c'est-à-dire les secteurs de plus dense occupation humaine.

Concernant la phase réalisation qui sera limitée dans le temps, mais plus contraignante sur cette thématique, le Département procédera en amont des travaux, à une expertise des bâtiments proche du tracé comme il le fait en préalable à tous les travaux importants qu'il réalise, et a fortiori quand des tirs de mines ou l'emploi d'engins de terrassement de forte puissance est nécessaire. En outre, des prescriptions de non dépassement des seuils de vibrations susceptibles de provoquer des dommages aux biens lors des minages, établies par extension des termes de la circulaire de 86, seront émises dans les cahiers des charges techniques des marchés de travaux, et leur respect sera contrôlé par apposition de capteurs comme fait habituellement par le Département dans les terrassements ainsi réalisés.

4) Il est exact que les protections anti-bruit ne sont pas représentées sur les photomontages, ceci pour plusieurs raisons : lors de la commande de ceux-ci, l'étude acoustique n'était pas aboutie et la localisation d'éventuelles protections non déterminée, pas plus que leur type ou leurs hauteur ou longueur, et encore moins leurs matériaux constitutifs (bétons de bois, transparent en PMMA, gabions acoustiques pour n'en citer que quelques-uns). Représenter des écrans au hasard n'aurait rien apporté et aurait nuit à l'appréciation de la taille de la route et de son insertion dans son environnement. La composition des écrans sera affinée lors des études de projet, et proposée à la validation du CAUE ou des services de l'Etat (SDAP) dans les secteurs sensibles.

4.3.5 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 handicamera 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. »

Réponses du MO :

Le public aborde la question du coût et de l'opportunité du projet, mais avec beaucoup d'amalgames et de confusions sur les informations qu'il a pu relever à divers endroits, et sur les différents donneurs d'ordre possibles et leurs compétences respectives. En particulier, mettre en balance l'engagement d'enseignants ou le maintien d'écoles avec l'entretien des routes départementales est une aberration, seule la dernière compétence étant départementale.

Le coût du projet a été évalué à partir de ratios tenant compte de sa complexité technique au vu des éléments recueillis en particulier sur la topographie et la géotechnique. Il n'est donc pas sous-évalué, contrairement à certaines affirmations. Par contre, il est effectivement susceptible d'évoluer, à plusieurs reprises, d'abord quand les études seront affinées au niveau projet, et ensuite en fonction des évolutions des prix au moment de l'établissement des marchés. Mais ceci peut aller en augmentation comme en baisse : les offres financières d'entreprises de TP lors des consultations actuelles sont entre 30% et 50% inférieures aux estimations....

Il n'y a pas à ajouter à l'estimation du T3, celle du coût du barreau de Dalou destiné à relier la RD840 et la RD803 à l'ouest de Martel : cette opération est envisagée en tant qu'opération d'accompagnement de la Voie d'avenir mais ne fait pas partie du programme d'aménagement de l'itinéraire destiné à assurer la liaison du bassin d'activités de Biars-Bretenoux St Céré vers l'autoroute A20 en direction du nord.

En matière d'aménagement du territoire, dans le cadre du projet de mandature des élus départementaux en cours d'établissement, la réalisation de la couverture numérique du département est la priorité, suivi des collèges en tant qu'action en faveur de la jeunesse. La voirie arrive en troisième position et conserve donc une part belle dans les budgets. Le budget Voirie du Département est à hauteur de 17 M€ chaque année dans les derniers exercices, dont 8,5 M€ consacrés à la modernisation des itinéraires. En outre, le département du Lot est parmi les moins endettés de France. La réalisation du projet Voie d'avenir est donc envisagée dans ce cadre d'une façon consciente et raisonnée.

Derrière les travaux d'entretien qui assurent la pérennité du patrimoine routier, et les missions d'exploitation qui participent à la sécurité des usagers de la route, viennent les travaux de modernisation imposés par une accidentalité avérée, les dégagements de visibilité, les déviations permettant d'éviter les traverses dangereuses, et en dernier lieu seulement les opérations visant essentiellement une amélioration des conditions de déplacement en confort et en temps. Envisager aujourd'hui la réalisation du projet Voie d'avenir correspond donc à cette hiérarchisation d'enjeux, sans contradiction avec la modernité recherchée avec le numérique, ni avec les enjeux liés au développement durable.

L'intervention qui évoque le doublage de l'autoroute par une nième route est curieuse : il n'y a pas d'autoroute reliant St Céré à A20, si tel était le cas effectivement il n'y aurait pas de projet de Voie d'avenir pour désenclaver le bassin vers A20.

Le chantier d'aménagement du giratoire de St Michel de Bannières et de l'accès à la ZA, qui s'est achevé au 1^{er} semestre 2015, a effectivement coûté 2,4 M€, comme annoncé dans la lettre d'information. Le panneau indiqué, affiché à l'entrée du village de St Michel, intègre en plus de cette partie le traitement d'une deuxième section, dans la continuité sur la RD 720 en direction de Vayrac, avec la rectification des virages de Blanat. Cette autre partie se réalisera fin 2015 (déconstructions) et en 2016 pour les travaux routiers.

Il n'y a donc pas passage du simple au double, mais un chiffrage d'un côté de la moitié de l'opération, après ses travaux, et pour le panneau un chiffrage de la totalité de l'opération, avant les appels d'offres. Le résultat final en cumul sera bien du même ordre de grandeur que les 5,5 M€ annoncés.

La possibilité d'aménager les routes existantes a bien été examinée avant choix du tracé, ceci est fait systématiquement pour toute opération d'aménagement routier.

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 nécessaires 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 ?

Réponses du MO :

1) Les textes sur la composition des dossiers de demande de déclaration d'utilité publique ne demandent qu'une estimation sommaire des dépenses. C'est ce qui a été remis dans le dossier mis à disposition du public lors de l'enquête.

Afin d'établir cette estimation à partir de ratios, le bureau d'études a bien évidemment dû passer par un examen plus détaillé de l'ensemble des prestations nécessaires, par principaux postes de réalisation, c'est l'estimation qui vous a été transmise. Ceci a été possible du fait de l'avancement des études, au-delà du niveau des études d'avant-projet, qui est le niveau traditionnellement atteint juste avant la demande de DUP.

Vous avez pu constater que les totaux de cette estimation détaillée correspondent aux chiffres annoncés dans le dossier. Communiquer plus de chiffres, voire l'intégralité de cette estimation détaillée, n'aurait servi qu'à donner plus de sujets de remise en cause des évaluations, sans pour autant améliorer la compréhension du dossier ni faire changer les oppositions systématiques.

Il ne nous est donc pas apparu nécessaire ni opportun d'inclure plus de détails en matière d'estimation du projet.

2) L'estimation qui vous a été remise ne fait pas apparaître l'indemnité destinée aux exploitants agricoles, elle n'aborde que le foncier sous l'aspect des acquisitions. Il n'est pas possible, avant d'avoir effectué la concertation spécifique avec les agriculteurs propriétaires et exploitants et la Chambre d'Agriculture, déjà citée plus haut, d'effectuer une approche du montant total de cette indemnisation. Toutefois, l'estimation des acquisitions de terrains a été basée sur un prix de 45 000€ à l'hectare, alors que la majorité des casse traite actuellement à 10 000€, c'est le cas sur les acquisitions foncières réalisées pour les besoins de la déviation de Cambes. Compte tenu de l'écart entre les estimations faites pour la Voie d'avenir et les pratiques actuelles, il est donc tout à fait possible d'affirmer que le chiffrage total estimé pour le poste « acquisitions » permettra d'assurer l'indemnisation des exploitants agricoles.

3) L'article R 122-5 du Code de l'Environnement est bien respecté : comme évoqué précédemment, il n'y a pas à ajouter à l'estimation du T3, celle du coût du barreau de Dalou destiné à relier la RD840 et la RD803 à l'ouest de Martel car cette opération

est envisagée en tant qu'opération d'accompagnement de la Voie d'avenir mais ne fait pas partie du programme d'aménagement de l'itinéraire destiné à assurer la liaison du bassin d'activités de Biars-Bretenoux St Céré vers l'autoroute A20 en direction du nord.

4) De la même manière dans le respect de l'article R 122-5 du Code de l'Environnement, les impacts cumulés du projet de la Voie d'avenir, avec ceux des deux opérations sur la RD 720 plus au sud, que sont l'aménagement en place de Vayrac à St Michel de Bannières et la déviation de Vayrac, sont bien pris en compte. Par contre, le coût n'étant pas considéré comme un impact, les montants des trois opérations, bien que faisant partie d'un même programme, n'ont pas été cumulés. A noter que les montants des opérations d'aménagement en place de Vayrac à St Michel de Bannières et de la déviation de Vayrac ont été mentionnés dans leurs dossiers de demande de déclaration d'utilité publique respectifs.

5) Les études d'aménagement des RD 803 et 720 pour répondre aux objectifs fixés pour le projet ont été réalisées depuis la fixation de la hiérarchisation du réseau départemental en prévision de l'arrivée de l'autoroute A20, dans les années 1995.

Elles ont abouti à la détermination de l'objectif de relier le bassin d'activité de Biars Bretenoux St. Céré à l'autoroute, pour ce qui est de la direction Nord, via un aménagement de l'itinéraire passant par Vayrac, St Michel de bannières, Condat. Ce programme avait fait l'objet d'une DUP jusqu'en limite du département du Lot en direction de Turenne, mais un recours ayant amené l'annulation de celle-ci les études ont été reprises pour arriver au dossier aujourd'hui soumis à enquête publique.

Les itinéraires routiers par RD720 et RD 803 sont présentés pages 102 à 110 de l'étude d'impact. Il résulte de cette présentation que quel que soit l'itinéraire choisi pour rejoindre l'A20, les usagers se heurtent à de fortes difficultés. Le résumé des points durs sur chacune des routes existantes vous a été remis lors de la réunion du 12 Août.2015. C'est un document qui a été explicité aux acteurs locaux lors des ateliers de concertation 2010, et mis à disposition de tous sur le site Internet de la Voie d'avenir. Par contre, le tracé de la Voie d'avenir est très largement le réaménagement d'un autre itinéraire existant, par la RD 96, et constitue le seul compromis possible entre itinéraire existant et sécurisation complète.

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 », ont bien été respectées.

6) Les contraintes techniques ont déjà été prises en compte dans l'estimation réalisée, au niveau d'étude qui était celui atteint lorsqu'elle a été faite. Les modifications de projet demandées lors de l'enquête seront examinées, comme nous avons coutume de le faire, et une réponse sera apportée sans nécessairement donner suite à tout. Les modifications qui pourront techniquement être admises devront effectivement rester localisées – mais c'est le cas pour la plupart de celles demandées - afin de ne pas bouleverser l'économie du projet.

De ce fait, le chiffrage du projet ne sera pas remis en cause et restera du même ordre que celui mentionné.

4.3.6 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 :
 - o 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,
 - o 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,
 - o il faudra prévoir des ouvrages de franchissement pour la grande faune (non prévus pour l'instant),
 - o des mesures de clôture partielles pourraient être également envisagées notamment sur le secteur situé entre Friat et Taillefer.
 - o 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.

Réponses du MO :

La carte qui avait été communiquée était un document manuscrit, qui n'a pas été copié dans le dossier mais est cité page 93 de l'étude d'impact et a été utilisé pour le report des différents corridors de déplacement sur l'ensemble des cartes de l'atlas cartographique figurant dans les annexes de l'étude BIOTOPE.

Pour rappel, le T3 dans la vallée de la Tourmente est en remblai, les principales sections où il peut se trouver concerné par l'activité cynégétique sont la montée sur le causse entre Friat et Taillefer où il se substitue à la RD96 existante dont il reprend les emprises, et la partie Martel où effectivement il est en tracé neuf dans une zone naturelle et agricole, mais avec des fermes et des habitations à proximité. L'activité cynégétique n'a pas été considérée comme un enjeu majeur du dossier, et n'a donc pas été spécifiquement étudiée.

La faisabilité de passages pour les animaux (bovins et grande faune sauvage) en passage inférieur (boviduc) ou en passage supérieur (passerelle) sera examinée. Dans certains cas, des buses de rétablissement hydraulique du bassin versant pourront être adaptées pour assurer cette fonction. A noter que la création d'un passage inférieur nécessite une route en remblai ce qui sera le cas dans la vallée de la Tourmente, ou engendre une configuration de siphon peu engageante pour les bêtes, ou bien des emprises très importantes de part et d'autre pour créer les accès, et dans les deux cas des problèmes d'évacuation d'eau. L'option passerelle nécessite elle que la route soit en déblai par rapport au terrain naturel et donc ne semble pas adaptée, cette configuration n'étant que peu rencontrée le long du tracé.

Dans le cadre des acquisitions foncières, les propriétaires seront indemnisés pour la reconstitution de clôtures sur la nouvelle limite de leurs parcelles, en outre dans le cadre des mesures d'évitement d'impact liées à la faune des clôtures adaptées seront implantées pour guider jusqu'aux passages qui seront ménagés.

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 écailléux » ? 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 ?

Réponses du MO :

1) *La nature et la localisation des mesures compensatoires « zones humides » sera approfondie en concertation avec la DREAL et conformément aux préconisations de l'Autorité environnementale retranscrites ci-avant, dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande de dérogation CNPN.*

2) *Il s'agit bien du « Trèfle maritime » ou *Trifolium Maratinum* , qui pousse dans les prairies humides de la Tourmente et du Vignon, comme annoncé en page 47 du dossier Biotope, et qui dans le tableau page 220 est répertorié à la fois en E (lisières forestières), AA (prairies humides), et BB (prairies engorgées).*

3) *La gestion des déblais en excédent a été abordée en page 141 de l'étude d'impact, qui indique que « les déblais non réutilisables en couche de structure seront évacués en filière de revalorisation matière ». Les filières de principe connues sont bien sûr les installations de stockage de déchets inertes ISDI, et tout projet d'aménagement disposant des autorisations nécessaires pour sa réalisation, s'il en est identifié au moment de la préparation des travaux. La localisation précise de ces lieux de dépôt n'est pas connue au stade DUP et sera affinée lors des études de projet et suivant avancement de la réalisation.*

4.3.7 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.

Réponses du MO :

- *L'ensemble des éléments ont été intégrés dans l'étude d'Artelia qui a permis avec une modélisation du terrain, de déterminer les différents ouvrages à mettre en œuvre pour assurer la transparence hydraulique. L'ensemble de ces ouvrages permettra de ne pas augmenter le niveau des eaux en cas d'inondation.*
- *Le projet n'aggraver ni n'améliorera l'état d'inondabilité des parcelles.*

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 :
 - o 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 ;
 - o 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 ?

Réponses du MO

1) Le porteur du projet ne souscrit pas à cette lecture de l'avis de l'Autorité environnementale, et la mention « *(et non pas seulement la crue centennale)* » n'est pas la rédaction de l'AE.

L'AE ne demande pas une mise hors d'eau du projet, mais seulement qu'il puisse supporter les plus hautes eaux connues sans dommages structurels. L'AE conseille à cet égard d'utiliser sous cette cote des PHEC, des matériaux insensibles à l'eau, c'est une précaution courante qui sera intégrée dans les cahiers des charges techniques en vue de la réalisation, et ne modifie pas les ratios de coûts utilisés pour l'estimation. Aucun impact sur la consommation de matériaux de déblais, sur les hauteurs de remblais, ou sur le coût estimé, n'est donc à prévoir.

2) Les 24 ouvrages dits « secondaires » apparaissent pages 17 du dossier de DUP et 142

de l'étude d'impact. Le tableau donnant de façon plus détaillée les dimensions de ces ouvrages est page 10 du dossier de l'étude Artelia, partie relative aux rétablissements des écoulements naturels pour les 21 premiers ouvrages, et page 11 du même dossier pour les suivants. Le total est bien de 24 ouvrages.

Le principe général adopté décrit en page 2 de cette partie de l'étude Artelia est le rétablissement de chaque bassin versant intercepté, en prenant pour base de dimensionnement la crue centennale et les débits correspondants. Dans certains cas particuliers (infrastructure en déblai notamment, ne permettant pas le franchissement), le dimensionnement intègre le dévoiement vers un autre bassin-versant où le rétablissement était plus facile à mettre en œuvre. Ce faisant, l'impact hydraulique de ces 24 ouvrages est nul, et l'impact environnemental ou paysager est inclus dans celui des terrassements.

L'ensemble de ces ouvrages sont pris en compte dans la partie 3.4 de l'estimation qui vous a été remise et qui traite des rétablissements autres que routiers.

Enfin, les observations relatives à la mise en page et lisibilité de la carte de localisation de ces ouvrages seront prises en considération pour une meilleure compréhension par le public, lors de l'enquête publique préalable à l'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, pour les besoins de laquelle un dossier encore plus détaillé sera mis à disposition.

4.3.8 *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.

Réponses du MO :

Les deux élus départementaux interrogés apportent leur avis sur cette question, mais la position du Département est inchangée : le barreau de Dalou entre le raccordement de la Voie d'avenir à la RD 840, et le RD 803 à l'ouest de Martel, est une action d'accompagnement de la Voie d'avenir, pas une condition de sa réalisation.

La solution T3 permet, en complément, avec ce barreau de Dalou, une liaison vers A20 vers le sud, ce que ne permettait pas le T2-1, mais ce complément a effectivement un coût.

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 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 ?

Réponses du MO :

1) La majorité de ces assertions a déjà été exprimée lors de la concertation de 2013, néanmoins les études montrent bien la nécessité d'aménager une liaison routière plus fluide et sécurisée que celles actuellement existantes, pour relier le nord du Lot à l'autoroute A 20 en direction du nord. L'utilité du projet est développée respectivement page 9 et page 130 du dossier de DUP et de l'étude d'impact, et l'intérêt général de l'aménagement va bien au-delà de la seule somme des intérêts particuliers des (quelques) acteurs économiques cités par le public.

La voie ferrée reste une solution complémentaire à la route, mais ne peut se substituer à l'aménagement envisagé pour améliorer les conditions de fluidité du trafic – qui n'est pas que de poids lourds - et de sécurité pour l'ensemble des usagers et des riverains. Or ces conditions ne sont actuellement pas réalisées sur les itinéraires existants par la RD 720 ou la RD 803, et ne pourront pas l'être avec de simples aménagements en place compte tenu des points durs rencontrés sur chacun : traversée des bourgs de Condat, des quatre Routes et de Turenne, avec la côte de Turenne, sur la RD 720, ou traversée des bourgs de St Denis-Lès-Martel ou de Martel, et côte des Mathieux, sur la RD 803. Ces itinéraires routiers sont présentés pages 102 à 110 de l'étude d'impact.

L'utilité du projet est donc bien confirmée, au vu des impossibilités des autres «solutions» à résoudre l'intégralité des problématiques de sécurité et de fluidité qui sont posées.

2) Les études d'aménagement des RD 803 et 720 pour répondre aux objectifs fixés pour le projet ont été réalisées depuis la fixation de la hiérarchisation du réseau départemental en prévision de l'arrivée de l'autoroute A20, dans les années 1995.

Elles ont abouti à la détermination de l'objectif de relier le bassin d'activité de Biars Bretenoux St. Céré à l'autoroute, pour ce qui est de la direction Nord, via un aménagement de l'itinéraire passant par Vayrac, St Michel de bannières, Condat. Ce programme avait fait l'objet d'une DUP jusqu'en limite du département du Lot en direction de Turenne, mais un recours ayant amené l'annulation de celle-ci les études ont été reprises pour arriver au dossier aujourd'hui soumis à enquête publique. Les itinéraires routiers par RD720 et RD 803 sont présentés pages 102 à 110 de l'étude d'impact. Il résulte de cette présentation que quel que soit l'itinéraire choisi pour rejoindre l'A20, les usagers se heurtent à de fortes difficultés. Le résumé des points durs sur chacune des routes existantes vous a été remis lors de la réunion du 12 Août.2015. C'est un document qui a été explicité aux acteurs locaux lors des ateliers de concertation 2010, et mis à disposition de tous sur le site Internet de la Voie d'avenir. Par contre, le tracé de la Voie d'avenir est très largement le réaménagement d'un autre itinéraire existant, par la RD 96, et constitue le seul compromis possible entre itinéraire

existant et sécurisation complète.

Pour ce qui est de la liaison du bassin d'activité de Biars Bretenoux St Céré à l'autoroute en direction du sud, l'itinéraire emprunté est la RD 807 par Gramat et l'échangeur de Montfaucon. Pour ce qui concerne le fret ferroviaire et la voie ferrée, il n'appartient pas au Département de s'engager en études, et encore moins en réalisation, sur ce sujet qui n'est pas de sa compétence.

RFF propriétaire des voies, et la Région qui est compétente dans le domaine, pourront utilement être interrogés à ce sujet. Cette « solution » ferroviaire implique des investissements qui ne sont pas programmés, le développement d'un marché dont les freins nécessiteront plus que des incantations et même si les poids lourds finissaient par disparaître, la Voie d'avenir resterait indispensable pour sécuriser le trafic des véhicules légers.

3) Revenons aux fondamentaux : le projet a pour objectif d'améliorer la liaison du bassin d'activité de Biars Bretenoux St Céré à l'autoroute A20 en direction du nord. Il n'y a pas à repenser le projet en regard d'une liaison est-ouest qui n'est pas son objectif premier mais résulte uniquement d'une action d'accompagnement.

4.3.9 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 ?
- 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?

Réponses du MO :

1) Les monuments historiques classés ou inscrits, concernés par le tracé T3 sont effectivement au nombre de 3, il s'agit de l'église Louchapt à Martel, de l'église Murel à Martel et de l'église de Lasvaux à Cazillac. Le tracé T3 est effectivement situé à une distance de plus de 500 mètres (périmètre de protection) de ces différents monuments. Concernant le château de la Tulle, dont le propriétaire a fait une demande de classement, celui-ci n'étant pas acté la

propriété n'a donc pas été répertoriée à ce titre.

2) Le « petit patrimoine », tel que d'anciennes granges, fontaines, ou autres édifices bâtis, a été pris en compte pour orienter le tracé de façon que celui-ci soit compatible avec l'ensemble : il en ressort qu'aucune démolition de bâtiment de qualité n'est envisagée par le tracé dans sa conception actuelle, qui réutilise en grande partie des emprises de voies ou chemins existantes. Ceci restera un point de vigilance lors de l'examen des modifications de projet demandées par le public.

3) Le dossier aborde l'intégration du tracé dans son environnement, par le traitement à la fois des terrassements et des aménagements végétaux. Ceci est aussi un moyen de prise en compte de la non dévalorisation du patrimoine existant : par la création de zones de vision, la mise en valeur des perspectives, le traitement adapté des abords, tels que détaillés par exemple pour les deux sites clé que sont le château de la Tulle et la carrière de Taillefer en pages 167 à 173 de l'étude d'impact. .. En donnant à voir, il y a plus mise en valeur que dévalorisation.

4.3.10 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 crée 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.

Réponses du MO :

1) La graduation des appréciations comprend : faible, modéré, fort, très fort (ou majeur). L'adaptation des appréciations au contexte de l'opération se fait dans des limites raisonnables : on n'est pas ici en secteur de haute montagne, où le relief tant pas les dénivellés que par les pentes pourrait être qualifié d'enjeu fort ou très fort. Le fait de faire de nombreux terrassements est lui aussi une contrainte relative : c'est le cas dans bien des projets routiers.

2) Il s'agit là d'un extrait de la liste des principaux impacts du projet sur l'environnement, sur le paysage, cités page 30 de l'étude d'impact. La réponse est inscrite sur cette même page, avec les principes des mesures envisagées : « Afin de limiter ou améliorer la perception visuelle de l'infrastructure depuis les habitations, les sites et villages, des aménagements paysagers seront réalisés au droit des sites clés impactés, par une densification ou reconstitution de la trame arborescente ou bocagère, et le choix d'essences autochtones et d'espèces rustiques. L'utilisation de certains matériaux pour le mobilier (parapets, etc.) et la mise en scène des aménagements constituent également des recommandations. »

3) Il s'agit là de l'enjeu identifié comme modéré à fort dans la vallée du Vignon, pour les aspects sur le milieu naturel (milieux et habitats), dans le cadre du résumé non technique de l'étude d'impact – partie synthèse de l'état initial de l'environnement.
Ceci n'est pas compris comme une question sur le paysage

4) Les mesures envisagées résumées page 30 de l'étude d'impact (voir point 2) ci-avant), sont développées dans la partie V « analyse des effets du projet sur l'environnement.../... et présentation des mesures prévues pour les éviter, réduire ou les compenser », qui débute page 138 et aborde le thème des paysages page 166 à 177.

Les orientations sont de combiner un moindre impact depuis les espaces vécus (limiter ou améliorer la perception visuelle de l'infrastructure depuis les habitations, les sites et villages), et une mise en valeur des particularismes et du patrimoine local aux abords de la Voie d'Avenir.

A partir de ces orientations, des aménagements paysagers ont pu être préconisés au droit des sites clés impactés. Ils reposent essentiellement sur l'utilisation du végétal, par densification ou reconstitution de la trame arborescente ou bocagère, et le choix d'essences autochtones et d'espèces rustiques.

L'ensemble des orientations et aménagements identifiés est représenté sur les cartes et photomontages pages 168 et suivantes, et dans le rapport d'étude d'Atelier Villes et Paysages présenté en annexe lors de l'enquête.

5) Il est exact que les protections anti-bruit ne sont pas représentées sur les photomontages, ceci pour plusieurs raisons : lors de la commande de ceux-ci, l'étude acoustique n'était pas aboutie et la localisation d'éventuelles protections non déterminée, pas plus que leur type ou leurs hauteur ou longueur, et encore moins leurs matériaux constitutifs (bétons de bois, transparent en PMMA, gabions acoustiques pour n'en citer que quelques-uns). Représenter des écrans au hasard n'aurait rien apporté et aurait nuit à l'appréciation de la taille de la route et de son insertion dans son environnement.

La composition des écrans sera affinée lors des études de projet, et proposée à la validation du CAUE ou des services de l'Etat (SDAP) dans les secteurs sensibles.

4.3.11 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 ! »

Réponses du MO

L'environnement et sa préservation sont des enjeux essentiels pour le territoire, et c'est dans ce sens que de nombreuses études ont été réalisées sur le projet Voie d'avenir, afin de retenir le tracé de moindre impact. En ce qui concerne la pollution, le tracé n'engendrera pas de trafic supplémentaire mais engendrera une modification de la répartition du trafic, en l'éloignant des zones où le bâti est dense. De ce fait, il n'y aura pas de pollution supplémentaire, à l'inverse, considérant la diminution du nombre des bourgs traversés, et le % de rampe régulière et faible (moins de 6%) sur le linéaire, les émissions de GES dues aux freinages ou accélérations intempestifs devraient être en diminution.

Par ailleurs, il convient de noter que les évolutions règlementaires de construction des véhicules tendent à faire diminuer la pollution qu'ils émettent, mais que l'utilisation des véhicules routiers reste un des moyens de transport les plus pratiqués, et dont il sera toujours difficile de se passer dans les secteurs ruraux mal desservis par les autres modes de transport.

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 :
 - o 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),
 - o 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** :
 - o 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 ?
 - o 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 correspondait 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.

Réponses du MO :

1) Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, « le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagement projetés et à leurs incidences sur l'environnement ou la santé humaine ». Ainsi, l'étude d'impact doit être proportionnée à l'importance des pressions occasionnées par le projet et à la sensibilité des milieux impactés.

L'étude aborde les émissions de CO₂ en page 196. Etant donné que le tracé n'engendre pas de trafic supplémentaire mais permet une répartition des trafics existants, qui restent modérés (estimation 3710 véhicules/jour) dans un contexte rural très peu dense et en espace rural ouvert favorisant la dispersion des polluants, le thème des émissions de CO₂ n'a pas été très développé. Effectivement, ceci peut diminuer la lisibilité pour cette thématique, qui sans être mineure ne fait pas partie des plus prégnantes du dossier, au point que l'AE n'en demande pas de complément.

2) Le Plan Climat-énergie territorial du Département du Lot est en cours d'élaboration, et ne s'applique qu'à la collectivité dans ses propres actions. Il n'est pas communicable à ce jour.

Le contexte départemental est à forte dominance rurale avec une densité moyenne de 34 habitants/km², largement en dessous du seuil maximum pour être considéré comme rural est de 150 hab/km². Une étude de l'INSEE publiée en novembre 2014 indique ainsi que le Lot reste l'un des départements les moins peuplés de la France métropolitaine (74^e rang national) et le 2^{ème} département le plus âgé après la Creuse.

La population totale qui s'établit à 181 000 habitants (INSEE 2015) est répartie dans 340 communes dont 15 seulement de plus de 1 500 habitants. Le territoire compte 11 communautés de communes au 1^{er} janvier 2015 et une seule communauté d'agglomération, le Grand Cahors, qui regroupe 39 communes et constitue la seule véritable aire urbaine du département au sens de l'INSEE.

Le Lot est un département dans lequel le poids de l'agriculture reste encore assez important avec des productions à forte valeur ajoutée comme les vins, les fruits et légumes, les céréales et oléagineux et l'élevage. On recense seulement 7 communes avec un nombre d'emplois supérieur à 2 000, parmi lesquelles Biars-sur-Cère et Saint-Céré.

Le principe d'une mobilité durable avec une diminution de la part modale de la voiture par l'usage de transports en commun, vélo en libre-service ou covoiturage ne peut s'appliquer de la même façon dans les territoires moins denses comme le Lot que dans les grandes

agglomérations, qui sont les seuls territoires où les politiques de transport multimodal peuvent être mises en œuvre et avoir des incidences significatives sur les émissions de gaz à effet de serre.

3) Le porteur de projet ne souscrit pas à votre lecture du dossier de DUP ou de l'étude d'impact, ni de la circulaire dont il est question.

Les impacts du projet sur la qualité de l'air sont étudiés conformément à la note méthodologique sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières annexée à la circulaire interministérielle du 25 février 2005 et citée en page 4 du dossier d'étude d'impact parmi les textes relatifs à l'air, et en page 195 de l'étude d'impact dans la partie relative à ce sujet.

Cette note précise que le contenu de l'étude à mener est fonction de l'importance du projet : quatre niveaux d'études sont définis, du plus modeste (niveau IV) au plus complet (niveau I) en fonction de deux paramètres principaux : la charge prévisionnelle de trafic et le nombre de personnes concernées par le projet (dans la bande d'étude de 100 m).

Le niveau de l'étude à mener pour le projet d'aménagement de la déviation Voie d'avenir est une étude sanitaire de type III car :

- le trafic attendu à terme est inférieur à 10000 véhicules/jour, tout en sachant que le projet n'a pas d'influence sur l'augmentation du trafic,
- la densité de population par rapport au bâti est largement inférieure à 2000 habitants au km²
- la longueur du projet est largement inférieure à 50 km (longueur du projet d'environ 10 kms)
- aucune zone ou site sensible n'ont été recensés dans une bande de 100 m de part et d'autre du projet proprement dit.

Selon la note méthodologique, les études sanitaires de type III requièrent une simple information des effets de la pollution atmosphérique sur la santé avec :

- un rappel sommaire des effets de la pollution atmosphérique sur la santé : celui-ci figure article 5.1.1 pages 194-195.
- une estimation des émissions de polluants et de la consommation énergétique au niveau de l'aire d'étude : celle-ci est consultable article 5.1.3 pages 195 -196.

L'étude présentée est donc bien conforme à la circulaire susvisée.

4.3.12 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 entre 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 géré tant pendant qu'après les travaux ? Est-ce que les coûts spécifiques liés à ces terrains difficiles ont été pris en compte ?

Réponses du MO :

1) Les préoccupations exprimées par le public sur la sécurité des routes existantes et en particulier dans les bourgs traversés, les demandes d'aménagement pour résoudre ces problèmes, montrent bien que la sécurité routière n'est pas actuellement ressentie comme optimale sur les itinéraires existants. A contrario, les habitants de Strenquels ou Martel proches du tracé projeté sont nettement moins nombreux que les riverains actuellement proches du trafic qui se reportera sur la nouvelle voie. Ce décompte est clairement en faveur du projet, puisque celui-ci est fait pour éviter voire dévier les agglomérations c'est-à-dire les secteurs de plus dense occupation humaine, et générera des impacts positifs en matière de sécurité routière pour le plus grand nombre. Ces deux points confirment bien l'intérêt du projet en matière d'apport sécuritaire.

Giratoires : dans les publications au niveau national, et dans l'étude annuelle faite sur les derniers exercices dans le Lot grâce aux données communiquées par la gendarmerie sur l'ensemble des accidents qu'elle a eus à connaître (fichier « PLIR »), rien n'indique que les giratoires soient accidentogènes s'ils sont bien pré-signalés. Ce sera le cas comme sur les autres routes du Lot.

Carrefours (dangereux) : les carrefours sont plus nombreux actuellement sur le tracé passant par le centre de Condat, le centre des Quatre Routes du Lot, la RD 96, qu'avec le tracé projeté, puisque celui-ci dévie Condat et ne passe plus dans les Quatre Routes du Lot, supprime certains carrefours et rabat les voiries concernées sur quelques carrefours maintenus qui sont réaménagés de façon sécuritaire, en respectant en particulier les conditions de visibilité, ce qui est le premier point en matière de sécurité routière. Ceci vaut également pour les accès privés qui seront rétablis sur l'itinéraire.

La partie entre le nord de St Michel de bannières et le point de départ de la Voie d'avenir au sud de Condat n'a pas été intégrée à cette opération, car elle ne nécessite que peu de travaux. Quelques points ont été identifiés comme étant à améliorer, lors de l'audit de sécurité d'itinéraire réalisé par les services du Département en 2014. Ces réaménagements en place font partie de actions d'accompagnement de la réalisation de la Voie d'avenir, indiquées sur les cartes des différentes lettres d'information distribuées dans les boîtes aux lettres depuis le choix du tracé T3 en Octobre 2013.

Les risques inhérents aux chasses organisées et à la traversée d'animaux seront minorés dans la mesure du possible : la faisabilité de passages pour les animaux (bovins et grande faune sauvage) en passage inférieur (boviduc) ou en passage supérieur (passerelle) sera examinée, et dans le cadre des mesures d'évitement d'impact liées à la faune des clôtures adaptées seront implantées pour guider jusqu'aux passages qui seront ménagés.

Pour les piétons, âgés ou non, dans les zones telles la déviation de Condat, une recherche de cheminements piétonniers sécurisés sera faite lors des études de projet.

La diminution du nombre des rectifications de virages de la RD 96 sera examinée. La possibilité technique est toutefois peu probable, du fait de la nécessité de raccorder sur la chaussée existante autant en plan qu'en altimétrie, en respectant les contraintes de profil en long de part et d'autre du raccordement. Néanmoins, pour conserver à l'itinéraire son attractivité, la conception du tracé actuellement proposé est la plus adaptée, sans toutefois être droite.

2) L'existence de substrats marneux a été identifiée dans les études en page 17 dans la partie résumée des principaux impacts du projet sur l'environnement, et mesures pour les éviter, réduire et compenser, et en page 141 de façon plus détaillée. Elle a également été incluse dans le chiffrage des travaux à réaliser, tel qu'il a été établi, sur la base de ratios. Les techniques correspondantes de réalisation de travaux seront ajustées lors des études de projet, par des études géotechniques et des reconnaissances de sols qui permettront d'identifier les zones sensibles du point de vue géologique et pédologique, de manière à adapter le tracé et/ou la composition courante des couches de la chaussée, et à définir les endroits dans les secteurs les plus argileux où des purges de terrain plus importantes, un décapage des matériaux en place et un confortement des couches de forme devront être réalisés.

4.3.13 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.

Réponses du MO

Le public aborde la question de l'opportunité du projet, mais avec beaucoup d'amalgames et de confusions sur les différents donneurs d'ordre possibles et leurs compétences respectives.

Comme déjà indiqué, il n'appartient pas au Département de se positionner par rapport au rail. De même, l'engagement d'enseignants ou le maintien d'écoles n'est pas de son ressort.

La réalisation de la couverture numérique du département est la priorité de la mandature pour les élus départementaux, viennent ensuite les jeunes puis en troisième lieu la voirie, tant dans ses aspects entretien-exploitation que pour ce qui concerne sa modernisation.

L'enquête s'est déroulée dans les trois communes dont le territoire est traversé par le projet, conformément à la réglementation. Par contre, rien n'a empêché les habitants d'autres communes du département, voire bien au-delà de ses limites, de s'exprimer.

Le tracé pourra être emprunté par chaque usager, à titre personnel ou professionnel, en fonction de ses besoins le moment venu, en fonction de son véhicule, de sa destination, des conditions d'encombrement d'itinéraire qu'il connaîtra et des éventuelles interdictions ou limitations à respecter. La liaison vers Brive par la RD720 via Turenne pourra bien évidemment perdurer pour ceux qui y trouveront un intérêt : la RD720 reste la liaison vers Brive centre, sa modernisation est une autre mesure d'accompagnement de la Voie d'avenir. Il en aurait été de même si le tracé T2-1 avait été choisi.

Questions de la commission d'enquête.

- Le coût 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 ?

Réponses du MO

1) Le rapport sur la situation en matière de développement durable, examiné lors du dernier débat d'orientation budgétaire, a été transmis à la Commission d'enquête lors de la réunion du 12 août 2015. Il est également accessible en téléchargement sur le site www.lot.fr, dans la partie délibérations.

2) Voir réponse ci-dessus : La réalisation de la couverture numérique du département est la priorité de la mandature pour les élus départementaux, viennent ensuite les jeunes puis en troisième lieu la voirie, tant dans ses aspects entretien-exploitation que pour ce qui concerne sa modernisation. La Voie d'avenir reste bien parmi les priorités du Département.

4.3.14 Solutions alternatives**Observations du public**

Très nombreuses sont les personnes qui estiment :

- o 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
- o 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
- o le projet en contradiction avec le développement durable.

- o 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?

Réponses du MO

1) et 2) et 5) La voie ferrée reste une solution complémentaire à la route, mais ne peut se substituer à l'aménagement envisagé pour améliorer les conditions de fluidité du trafic – qui n'est pas que de poids lourds - et de sécurité pour l'ensemble des usagers et des riverains. En outre le développement de la voie ferrée n'est pas de la compétence du Département, comme déjà indiqué, mais celle de la Région et de RFF. De ce fait, le Département n'a pas de politique concernant le transport ferroviaire.

Cette question du ferroviaire a abondamment été abordée en particulier lors de la concertation de 2013 avant le choix du tracé qui serait soumis à DUP. Il a déjà été répondu à ces observations. Le dossier mis à l'enquête, destiné à demander le prononcé d'une DUP pour un projet routier relevant de la compétence du Département ne revient donc pas en arrière et n'évoque logiquement pas cette thématique.

2) L'aménagement des routes existantes ne permettra pas d'atteindre les objectifs fixés pour la Voie d'avenir, dans le Lot, avec de simples aménagements en place compte tenu des points durs rencontrés sur chaque itinéraire : traversée des bourgs de Condat, des quatre Routes et de Turenne, avec la côte de Turenne, sur la RD 720, ou traversée des bourgs de St Denis-Lès-Martel ou de Martel, et côte des Mathieux, sur la RD 803.

Quel que soit le niveau de concrétisation des projets de contournement sud de Brive, ou autres barreaux de liaison en Corrèze, ou aménagement de la RD 8, la côte de Turenne restera elle aussi un point dur.

Pour ces motifs, autant dans notre département que dans le département voisin, l'aménagement des routes existantes n'est pas une alternative à la Voie d'avenir, il ne peut qu'être considéré comme une action d'accompagnement à celle-ci car les aménagements ne pourront qu'être localisés et répondront de façon incomplète à la problématique.

3) et 4) Il n'est ici question que de fret, alors que l'aménagement envisagé est destiné à améliorer les conditions de fluidité du trafic – qui n'est pas que de poids lourds - et de sécurité

pour l'ensemble des usagers et des riverains.

4.3.15 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 entraînera 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 appréciable 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.

Réponses du MO

1) Toute propriété impactée foncièrement est indemnisée. Pour toutes les exploitations, impactées foncièrement ou non, le maximum sera fait lors de la réalisation des travaux pour minimiser les gênes à l'exploitation, en raccourcissant les durées correspondantes, en maintenant les accès et en effectuant une signalisation adaptée. Si malgré ceci, une perte de revenu d'exploitation était avérée, le Département examinera l'éventualité d'une indemnisation au titre des dommages de travaux publics, après achèvement des travaux en cause. La réparation du préjudice financier subi implique toutefois que soit démontré le caractère anormal et spécial du dommage, suivant la durée de la période de travaux source du

dommage.

Après la mise en service, une signalisation directionnelle adéquate accompagnée d'une signalisation informant les usagers de la présence de ces hébergements sera mise en place. Les détails de la signalisation d'information pourront être décidés en collaboration avec les associations et les élus locaux, dans les limites des règles en vigueur.

2) Les sentiers de randonnée, identifiés page 99 dans l'analyse de l'état initial, seront rétablis, de la même manière que les chemins et accès aux parcelles. Ceci sera examiné en concertation avec le Comité Départemental de la randonnée pédestre du Lot, et les communes concernées.

3) L'impact du trafic et du bruit sur les hébergements et activités touristiques n'a pas été spécifiquement étudié. En effet, malgré l'identification du secteur comme ayant une forte vocation touristique, seuls quatre gîtes et deux campings ont été identifiés à proximité du tracé.

En fonction des modélisations acoustiques, la localisation, le type et la dimension des protections acoustiques ont été définis, pour assurer la protection nécessaire suivant les critères appliqués aux habitations. Certains gîtes (moulin de la Tulle par exemple) se retrouvent ainsi protégés par GBA ou écran acoustique. Au droit du gîte de Taillefer, les modélisations acoustiques ne prévoient pas une hausse de l'ambiance sonore pour cette zone, la route projetée réutilise les emprises de la RD 96 actuelle ou s'éloigne du gîte, et, en complément des optimisations des terrassements, un traitement qualitatif et une remise en végétation seront prévus comme indiqué sur le document cartographique page 171 de l'étude d'impact, par modelage des talus, engazonnement pour raccordement au paysage agricole et confortement de la trame boisée existante.

Des mesures de niveau de bruit au droit de la façade exposée pourront être faites après la mise en service de la déviation, à titre de vérification du respect des seuils réglementaires à ne pas dépasser, et des protections complémentaires seront envisagées à ce moment-là si nécessaire. Le même principe sera adopté pour les gîtes et campings, si besoin.

4.3.16 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 entreprise 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.

Position de CauValDor

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

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 ?

Réponses du MO

1) *Le tracé T3 apportera forcément des gains économiques et sociaux, en permettant de meilleures liaisons vers l'autoroute, vers l'aéroport de Cressensac et les différentes zones d'activités économiques. De plus l'objectif principal assigné au projet reste l'amélioration de la sécurité routière, outre la fluidité du trafic. Le gain de temps que procurera le tracé peut effectivement paraître minime, mais si faible soit-il il ne remet pas en question l'intérêt de celui-ci.*

2) *De nombreux tracés ont été étudiés dont des tracés plus au sud, au cours des cinq années d'études menées en concertation avec les acteurs locaux, collectivités et leurs groupements, associations diverses, représentants des professions, via de très nombreuses réunions en ateliers thématiques ou en comité de suivi. Elles ont permis de démontrer qu'il n'a pas de meilleure solution que le tracé T3, pour répondre aux différents enjeux tout en étant de moindre impact sur l'environnement. L'utilisation de la voie ferrée reste une solution complémentaire à la route, mais ne peut se substituer à l'aménagement envisagé pour améliorer les conditions de fluidité du trafic tous usagers. Et passer par le sud alors que le fondement du projet est de relier le bassin d'activité de Biars Bretenoux St Céré vers A20 en direction du nord, serait encore plus illogique et inutile que le tracé actuellement envisagé, et conviendrait encore moins aux détracteurs du tracé T3 cités ci-dessus.*

3) *Les modifications de projet demandées tant par les élus que par le public lors de l'enquête seront examinées, comme nous avons coutume de le faire, et une réponse sera apportée sans nécessairement donner suite à tout. Les modifications qui pourront techniquement*

être admises resteront localisées et ne bouleverseront l'économie du projet.

De ce fait, le chiffrage du projet ne sera pas remis en cause et restera du même ordre que celui mentionné. Le détail des réponses aux demandes localisées figure dans la section dédiée à celles-ci, par commune de rattachement.

4) Les modifications du tracé nécessaires au vu de l'enquête ne remettent pas fondamentalement en cause le projet dans sa conception actuelle. Il ne s'agit que d'adaptations localisées qui ne changent ni son objectif qui est de relier le bassin d'activités de St Céré, Biars, Bretenoux à l'autoroute A20 en direction du nord, ni ses enjeux de renforcement de la sécurité routière sur l'itinéraire RD803/RD720 et vis-à-vis des bourgs actuellement traversés, d'amélioration de la fluidité du trafic, de maillage des zones d'activités ou d'amélioration de l'accès aux services de santé et aux itinéraires touristiques.

4.4 Questions d'ordre particulier / localisé et réponses du MO

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.

4.4.1 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.
 - **Réponse du MO :** Les études montrent bien la nécessité d'aménager une liaison routière plus fluide et sécurisée que celles actuellement existantes, pour relier le nord du Lot à l'autoroute A 20 en direction du nord. Les itinéraires routiers actuels sont présentés pages 102 à 110 de l'étude d'impact. Il résulte de cette présentation que quel que soit l'itinéraire choisi pour rejoindre l'A20, les usagers se heurtent à de fortes difficultés. Eu égard à l'ensemble des différents tracés alternatifs qui ont été analysés lors des phases d'études et de concertations menées depuis 2007, le tracé retenu fait partie des tracés les moins onéreux, et son coût, tout à fait cohérent avec ceux de projets routiers d'envergure comparable, n'a rien de pharaonique.
- **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.
 - **Réponse du MO** - Les études de niveau projet qui seront réalisées sur le tracé permettront de l'optimiser afin de limiter les terrassements. Cependant, au niveau de Taillefer, au vu du terrain naturel, des remblais et déblais importants resteront nécessaires pour permettre de rectifier les virages actuels de la RD96.

Concernant le projet de liaison entre les RD803 et RD 840, dit « barreau de Dalou », et le réaménagement de la RD 803 entre Martel et Souillac, il est rappelé que ces opérations sont des actions d'accompagnement qui ont été décidées par l'assemblée Départementale lors de la délibération du 25 Octobre 2013 portant choix du tracé T3 pour la Voie d'avenir.

- **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.

- **Réponse du MO :**

- Afin de répondre aux objectifs de la Voie d'avenir en termes de sécurité et de confort des usagers, le tracé actuel de la RD 96 au droit de Taillefer ne pourra être conservé tel quel, car c'est dans ce secteur que les virages existants sont les plus prononcés. Même une conception du tracé basée sur une future limitation de vitesse en dessous de 90 km/h ne permettra pas de s'affranchir totalement des rectifications envisagées entre l'accès à la carrière et Taillefer, et malgré les optimisations qui seront recherchées il est à craindre que des remblais et déblais importants resteront nécessaires vu la topographie à cet endroit. Toutefois, au droit du gîte de Taillefer, la route projetée réutilise les emprises de la RD 96 actuelle ou s'éloigne du gîte, et, en complément des optimisations, un traitement qualitatif et une remise en végétation seront prévus comme indiqué sur le document cartographique page 171 de l'étude d'impact, par modelage des talus, engazonnement pour raccordement au paysage agricole et confortement de la trame boisée existante.

- Les études réalisées sur le projet durant les phases d'études et de concertations menées depuis 2007 ont été réalisées sur un bassin de vie très important et en associant les différents acteurs de ce bassin. Identifié dans ce cadre comme une opportunité pour mailler une « déviation nord et ouest de Martel », le projet de liaison entre les RD803 et RD 840, dit « barreau de Dalou », fait partie des actions d'accompagnement du tracé T3.

Ce barreau de Dalou dont les études préliminaires datent de 2007, rentre dans le cadre de l'emplacement réservé n°9 au PLU de Martel. Cet emplacement est réduit au droit du raccordement à la RD840 du fait de la définition d'un emplacement réservé (ER27) correspondant à l'emprise requise par la déclaration d'utilité publique du projet de la Voie d'avenir, mais cette réduction ne porte toutefois pas préjudice à la réalisation des équipements prévus et en particulier du barreau lui-même et de son propre raccordement sur la RD840.

- **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.

Réponse du MO :

- Les différentes sources seront captées par système de drainage et dans le cas présent la source pourrait être restituée de manière à continuer d'alimenter la ferme.
- Au niveau du giratoire de raccordement sur la RD 840, il est à noter que les

habitations présentes sont d'ores et déjà proches d'une route structurante du département du Lot. Les études acoustiques réalisées montrent qu'à cet endroit, le niveau de bruit après la mise en service de la Voie d'avenir ne dépassera pas les seuils acoustiques de jour ou de nuit au-delà desquels la réglementation impose au porteur de projet la mise en place de dispositifs anti-bruit. Il n'est donc pas envisagé à ce stade de réaliser les protections antibruit demandées. Par contre, des mesures de niveau de bruit au droit de la façade exposée pourront être faites après la mise en service du projet, à titre de vérification du respect de seuils réglementaires à ne pas dépasser, et des protections adaptées seront envisagées à ce moment là si nécessaire.

- **Lettre M125 de M. Pinsac à Altiliac** (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.

Réponse du MO :

Malheureusement, il n'est pas possible au vu des informations communiquées dans l'avis de M. PINSAC, de localiser ses propriétés ni la fontaine dont il parle. L'ensemble de ses propositions est sur le principe intéressant et sera examiné en détail, lors de la concertation qui sera réalisée avec les agriculteurs - propriétaires et exploitants - et les représentants de la Chambre d'agriculture, après la DUP et quand les terrains ou aménagements en questions auront été situés précisément. Les principes de rétablissement des parcelles agricoles seront alors optimisés, toutefois le maintien ou la reconstitution de chemins de désenclavement seront privilégiés aux accès agricoles directs sur la nouvelle voie, pour raisons de sécurité.

Concernant les indemnisations des surfaces acquises, celles-ci sont de droit et intègrent également des indemnités de reconstruction de clôtures par l'intéressé.

4.4.2 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.

Réponse du MO :

- Concernant les parcelles cultivées touchées par le fuseau, un décalage du tracé pour réduire l'impact sur ces parcelles sera examiné. Par contre, un décalage sur la voie de la Peyrade est contradictoire avec le souhait de rétablir des accès aux parcelles agricoles, cette voie étant celle qui actuellement assure cette fonction. Sauf alternative qui pourrait émerger lors de la concertation spécifique avec les agriculteurs - propriétaires et exploitants - et les représentants de la Chambre d'agriculture, il est peu probable que le projet puisse évoluer jusqu'à prise en compte de cette demande en totalité. En outre, un décalage total est incompatible avec les règles de conception routière en tracé en plan, et le nécessaire raccordement avant le carrefour d'accès à Strenquels.

- La RD 96 passe actuellement entre le château de la Tulle et son moulin, avec une route de largeur 6 m et deux accotements d'environ 0,50 m. Le tracé envisagé permet en venant de Condat, d'éloigner la route du château en décalant son axe, tout en la calibrant à 7m de chaussée avec deux accotements de 2 m. Au droit de l'accès au moulin, le projet par une courbe de grand rayon traverse de façon très biaise l'emprise actuelle de la RD96, et en poursuivant vers Martel il se décale légèrement côté opposé au moulin, du fait des légères sinuosités de la route actuelle.

L'ensemble permet d'améliorer la sécurité de la courbe suivante en direction de Martel.

- Bien que créant un carrefour supplémentaire sur l'itinéraire, ce qui est contraire à la recherche de sécurité routière, le rétablissement du chemin de la fontaine qui relie Ripane à la RD 96 sera examiné, afin de minorer les allongements de parcours. Par contre, le rétablissement de Paunac dans ce secteur, fortement contraint par le relief et le déplacement de l'axe de la RD96 – ce qui

permet de rétablir Ripane -, ne sera pas possible dans de bonnes conditions de sécurité, la pente de la voie rétablie atteignant plus de 20% pour pouvoir raccorder sur la RD96.

La faisabilité de passages pour les animaux (bovins et grande faune sauvage) en passage inférieur (boviduc) ou en passage supérieur (passerelle) sera examinée. A noter que la création d'un passage inférieur nécessite une route en remblai ce qui sera le cas dans la vallée de la Tourmente, ou engendre une configuration de siphon peu engageante pour les bêtes, ou bien des emprises très importantes de part et d'autre pour créer les accès, et dans les deux cas des problèmes d'évacuation d'eau. L'option passerelle nécessite elle que la route soit en déblai par rapport au terrain naturel et donc ne semble pas adaptée, cette configuration n'étant que peu rencontrée le long du tracé.

- Pour le projet de station d'épuration, après échanges entre les services du Département et le maître d'œuvre du projet de station, il apparaît que les deux projets peuvent cohabiter : la surface de la parcelle identifiée et les contraintes de positionnement tant de la Voie d'avenir et de son bassin pluvial, que de la station d'épuration, sont compatibles. Ceci a été indiqué par courrier au Président du Syndicat intercommunal d'assainissement, et les services du Département sont à sa disposition et celle de son maître d'œuvre pour affiner ensemble les études correspondantes.

- **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.

Réponse du MO :

- Les deux projets peuvent cohabiter en l'état : la surface de la parcelle A113 et les contraintes de positionnement tant de la Voie d'avenir et de son bassin pluvial, que de la station d'épuration, sont compatibles. Ceci a été indiqué par courrier au Président du Syndicat intercommunal d'assainissement après de premiers échanges avec son équipe technique (Syded et Dorval), et les services du Département sont à sa disposition et celle de son maître d'œuvre pour affiner ensemble les études correspondantes.

- Concernant le décalage du tracé sur la voie de la Peyrade, celui-ci n'est donc pas nécessaire à la réalisation des deux projets sur la parcelle A 113.

En outre, il est peu probable que le projet de la Voie d'avenir puisse évoluer jusqu'à ce point, du fait des règles de conception du tracé en plan routier. En outre, cette voie est celle qui actuellement assure la fonction de desserte agricole, et sauf alternative qui pourrait émerger lors de la concertation spécifique avec les agriculteurs - propriétaires et exploitants - et les représentants de la Chambre d'agriculture son maintien en tant que telle sera privilégié pour limiter les accès directs sur la Voie d'avenir pour raisons de sécurité.

- **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.

Réponse du MO :

- Concernant la tolérance acoustique dite par M. DAUBET «jugée trop fort par l'AE », ce point ne ressort absolument pas à la lecture de l'avis de l'AE, bien au contraire. L'AE dans sa lecture du dossier cite les endroits où l'étude acoustique a identifié des dépassements de seuils acoustiques, induits par le projet, et cite également les dispositions prévues pour les réduire. Et dans la partie propre à l'expression de son avis sur ce chapitre, l'AE n'indique aucune lacune ou imperfection du dossier sur l'aspect bruit.

- Concernant les parcelles agricoles touchées par le fuseau, un décalage du tracé vers le nord pour réduire l'impact sur ces parcelles sera examiné. Toutefois il est peu probable que le projet puisse évoluer jusqu'à se caler sur la voie de la Peyrade (VC2), de fait des règles de conception du tracé en plan. En outre, cette voie assurant actuellement la fonction de desserte agricole, son maintien hors Voie d'avenir est indispensable, sauf alternative qui pourrait émerger lors de la concertation spécifique avec les agriculteurs - propriétaires et exploitants - et les représentants de la Chambre d'agriculture.

- Le projet de station d'épuration n'est absolument pas remis en question par le T3, voir ci-dessus la réponse au Syndicat intercommunal d'assainissement de la Tourmente. Les deux projets peuvent cohabiter en l'état : la surface de la parcelle A113 et les contraintes de positionnement tant de la Voie d'avenir et de son bassin pluvial, que de la station d'épuration, sont compatibles. Ceci a été indiqué par courrier au Président du Syndicat intercommunal d'assainissement après de premiers échanges avec son équipe technique (Syded et Dorval), et les services du Département sont à sa disposition et celle de son maître d'œuvre pour affiner ensemble les études correspondantes.

- Bien que créant un carrefour supplémentaire sur l'itinéraire, ce qui est contraire à la recherche de sécurité routière, le rétablissement du chemin de la fontaine qui relie Ripane à la RD 96 sera examiné, afin de minorer les allongements de parcours. Par contre, le rétablissement de Paunac dans ce secteur, fortement contraint par le relief et le déplacement de l'axe de la RD96 – ce qui permet de rétablir Ripane -, ne sera pas possible dans de bonnes conditions de

sécurité, la pente de la voie rétablie atteignant plus de 20% pour pouvoir raccorder sur la D96.

- La RD 96 passe actuellement entre le château de la Tulle et son moulin, avec une route de largeur 6 m et deux accotements d'environ 0,50 m. Le tracé envisagé permet en venant de Condat, d'éloigner la route du château en décalant son axe, tout en la calibrant à 7m de chaussée avec deux accotements de 2 m. Au droit de l'accès au moulin, le projet par une courbe de grand rayon traverse de façon très biaise l'emprise actuelle de la RD96, et en poursuivant vers Martel il se décale légèrement côté opposé au moulin, du fait des légères sinuosités de la route actuelle. L'ensemble permet d'améliorer la sécurité de la courbe suivante en direction de Martel.

- Les monuments historiques classés ou inscrits, concernés par le tracé T3, ont été répertoriés : il s'agit de l'église Louchapt à Martel, de l'église Murel à Martel et de l'église de Lasvaux à Cazillac. Concernant le château de la Tulle, dont le propriétaire a fait une demande de classement, celui-ci n'étant pas acté la propriété n'a donc pas été répertoriée à ce titre. Le château n'apparaît pas non plus comme site exploité au niveau touristique, son ouverture au public reste très exceptionnelle.

- Des retombées économiques positives pour la carrière peuvent être envisagées en phase travaux, pour l'approvisionnement du chantier en matériaux pour des parties d'ouvrages spécifiques (couches de forme, matériaux insensibles à l'eau, matériaux pour parements maçonnés...) sous réserve de l'application des règles propres aux marchés publics. Dans le cadre du projet T3, la carrière a été prise en compte de manière à minimiser les impacts sur son exploitation, rétablir l'accès à la partie haute et améliorer la sécurité de l'accès sur la RD96 en améliorant les conditions de visibilité et les rendant compatibles avec le trafic attendu. Les tracés correspondants en seront affinés avec l'exploitant, le moment venu. Enfin, en termes d'aménagement paysager, une valorisation paysagère du site est envisagée dans le cadre de la réalisation du projet de la Voie d'avenir, de façon spécifique et ciblée. Le principe en figure page 171 de l'étude d'impact. La réalisation du tracé T3 permettra donc à la carrière de bénéficier de conditions d'accès améliorées, d'une meilleure visibilité commerciale et d'une mise en valeur.

• **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.

Réponse du MO :

- Le projet de station d'épuration n'est absolument pas remis en question par le T3, voir ci-dessus la réponse au Syndicat intercommunal d'assainissement de la Tourmente. Les deux projets peuvent cohabiter en l'état : la surface de la parcelle A113 et les contraintes de positionnement tant de la Voie d'avenir et de son bassin pluvial, que de la station d'épuration, sont compatibles. Ceci a été indiqué par courrier au Président du Syndicat intercommunal d'assainissement après de premiers échanges avec son équipe technique (Syded et Dorval), et les services du Département sont à sa disposition et celle de son maître d'œuvre pour affiner ensemble les études correspondantes.

- Concernant les parcelles agricoles touchées par le fuseau, un décalage du tracé vers le nord pour réduire l'impact sur ces parcelles sera examiné. Toutefois la voie de la Peyrade (VC2) assurant actuellement la fonction de desserte agricole il est peu probable que le projet puisse évoluer jusqu'à se caler sur cette voie sauf alternative qui pourrait émerger lors de la concertation spécifique avec les agriculteurs - propriétaires et exploitants - et les représentants de la Chambre d'agriculture.

- L'accès à la propriété de M. Besse aux Lissards, à côté de la parcelle A 113, sera conservé comme à l'existant, en venant du sud par la voie communale existante, et en venant du nord par le rétablissement de la voie de la Peyrade, passant le long de la voie ferrée sous l'ouvrage de la Voie d'avenir, ouvrage qui permet de franchir à la fois la RD32, la voie ferrée et cette voie communale rétablie.

- La RD 96 en provenance des Quatre Routes du Lot sera raccordée sur la Voie d'avenir par un carrefour en T bien avant le carrefour d'accès à la Borgne et aux Issartoux, de ce fait, il n'est pas nécessaire de prévoir un giratoire à La Borgne.

- La RD 96 passe actuellement entre le château de la Tulle et son moulin, avec une route de largeur 6 m et deux accotements d'environ 0,50 m. Le tracé envisagé permet en venant de Condat, d'éloigner la route du château en décalant son axe, tout en la calibrant à 7m de chaussée avec deux accotements de 2 m. Au droit de l'accès au moulin, le projet par une courbe de grand rayon traverse de façon très biale l'emprise actuelle de la RD96, et en poursuivant vers Martel il se décale légèrement côté opposé au moulin, du fait des légères sinuosités de la route actuelle. En ce qui concerne l'accès au château, il sera rétabli en concertation avec le propriétaire.

- La faisabilité de passages pour les animaux (bovins et grande faune sauvage) en passage inférieur (boviduc) ou en passage supérieur (passerelle) sera examinée. En outre, dans le cadre des mesures d'évitement d'impact liées à la faune sauvage, des clôtures adaptées seront implantées pour guider jusqu'aux passages qui seront ménagés.

- Bien que créant un carrefour supplémentaire sur l'itinéraire, ce qui est contraire à la recherche de sécurité routière, le rétablissement du chemin de la fontaine qui relie Ripane à la RD 96 sera examiné, afin de minorer les allongements de parcours.

- Dans le cadre du projet T3, la carrière a été prise en compte de manière à minimiser les impacts sur son exploitation, rétablir l'accès à la partie haute et améliorer la sécurité de l'accès sur la RD 96 en améliorant les conditions de visibilité et les rendant compatibles avec le trafic attendu. Les tracés correspondants en seront affinés avec l'exploitant, le moment venu.

• **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 ;

Réponse du MO :

Pour l'ensemble des sujets déjà évoqués dans la délibération communale, voir le détail des réponses apportées ci-dessus.

- La voie de la Peyrade (VC2) assurant actuellement la fonction de desserte agricole il est peu probable que le projet puisse évoluer jusqu'à se caler sur cette voie qui doit être maintenue comme telle, sauf alternative qui pourrait émerger lors de la concertation spécifique avec les agriculteurs - propriétaires et exploitants - et les représentants de la Chambre d'agriculture.

Toutefois un décalage du tracé vers le nord pour réduire l'impact sur ces parcelles sera examiné.

- La propriété de M. BESSE aux Lissards sera accessible comme actuellement depuis le sud, et depuis le nord par le rétablissement de la voie communale sous le projet Voie d'avenir.

- Pour le projet de station d'épuration, après échanges entre les services du Département et le maître d'œuvre du projet de station, il apparaît que les deux projets sont compatibles en l'état.

- La RD 96 passe actuellement entre le château de la Tulle et son moulin, et le tracé envisagé y passera également, malgré l'exiguïté des lieux. En ce qui concerne l'accès au château, il sera rétabli en concertation avec le propriétaire.

- La faisabilité de passages pour les animaux (bovins et grande faune sauvage) en passage inférieur (boviduc) ou en passage supérieur (passerelle) sera examinée, en complément des solutions alternatives qui pourront émerger lors de la concertation spécifique qui sera organisée avec les agriculteurs. Le cas de la ferme de Friat sera ainsi examiné avec l'exploitant concerné.

- La RD 96 en provenance de Martel sera raccordé par un carrefour en T en amont du lieu dit Borgne et de ce fait, il n'y a pas de giratoire prévue au lieu dit la Borgne.

L'accès à la carrière a été conçu dans le projet de manière à minimiser les impacts sur son exploitation et améliorer la sécurité de son accès.

- Bien que créant un carrefour supplémentaire sur l'itinéraire, ce qui est contraire à la recherche de sécurité routière, le rétablissement du chemin de la fontaine qui relie Ripane à la RD 96 sera examiné, afin de minorer les allongements de parcours

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.

Réponse du MO :

- La voie de la Peyrade (VC2) assurant actuellement la fonction de desserte agricole il est peu probable que le projet puisse évoluer jusqu'à se caler sur cette voie qui doit être maintenue comme telle, sauf alternative qui pourrait émerger lors de la concertation spécifique avec les agriculteurs - propriétaires et exploitants - et les représentants de la Chambre d'agriculture. Toutefois un décalage du tracé vers le nord pour réduire l'impact sur les parcelles sera examiné,

dans la mesure des possibilités ouvertes par les règles de conception d'un tracé routier.

- Bien que créant un carrefour supplémentaire sur l'itinéraire, ce qui est contraire à la recherche de sécurité routière, le rétablissement du chemin de la fontaine qui relie Ripane à la RD 96 sera examiné, afin de minorer les allongements de parcours.

Par contre, le rétablissement de Paunac dans ce secteur, fortement contraint par le relief et le déplacement de l'axe de la RD96 – ce qui permet de rétablir Ripane -, ne sera pas possible dans de bonnes conditions de sécurité, la pente de la voie rétablie atteignant plus de 20% pour pouvoir raccorder sur la RD96.

- Le cas particulier du GAEC des SEGOLS sera examiné lors de la concertation spécifique avec les exploitants concernés et la Chambre d'agriculture.

- **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.

Réponse du MO :

Le cas particulier du GAEC aux champs du Causse sera examiné lors de la concertation spécifique avec les agriculteurs et la Chambre d'Agriculture, qui permettra par un examen détaillé d'affiner les surfaces de chaque parcelle nécessaires au projet, les modalités de rétablissement des accès, les échanges possibles avec d'autres propriétaires ou exploitants dans le cadre d'une restructuration ponctuelle du foncier (Département ou Safalt, suivant les cas) pour retrouver des m², des surfaces exploitables d'un seul tenant ou des accès aux routes et fontaines.

Concernant les parcelles agricoles touchées par le fuseau, au lieu dit la Peyrade, un décalage du tracé vers le nord pour réduire l'impact sur ces parcelles sera examiné, bien qu'il ne semble a priori pas possible de réutiliser l'emprise de la voie de la Peyrade en supprimant celle-ci, du fait des contraintes de conception routière et de la nécessité de privilégier des accès agricoles qui ne soient pas directs sur la Voie d'avenir tout au long de son tracé.

- **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 ?

Réponse du MO :

- Un rendez-vous sera pris avec Mme Teilhard pour évoquer ses différents sujets de préoccupation et envisager avec elle les optimisations à apporter au projet au droit de sa propriété.

- L'accès à la propriété est prévu depuis la RD 100 et le coût de ce rétablissement a bien été pris en compte dans le chiffrage de l'estimation

- L'aboutissement de cet accès côté moulin de la Tulle d'une part, et côté habitation d'autre part, sera examiné avec la propriétaire.

- La RD 96 passe actuellement entre le château de la Tulle et son moulin, avec une route de largeur 6 m et deux accotements d'environ 0,50 m. Le tracé envisagé permet en venant de Condat, d'éloigner la route du château en décalant son axe, tout en la calibrant à 7m de chaussée avec deux accotements de 2 m. Au droit de l'accès au moulin, le projet par une courbe de grand rayon traverse de façon très biaise l'emprise actuelle de la RD96, et en poursuivant vers Martel il se décale légèrement côté opposé au moulin, du fait des légères sinuosités de la route actuelle. La distance entre le talus de la future route et la partie la plus proche du moulin est donc d'une douzaine de mètres, comme actuellement, du fait du tracé en plan adopté pour la Voie d'avenir.

- **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.

Réponse du MO :

- La voie de la Peyrade (VC2) assurant actuellement la fonction de desserte agricole il est peu probable que le projet puisse évoluer jusqu'à se caler sur cette voie qui doit être maintenue comme telle, sauf alternative qui pourrait émerger lors de la concertation spécifique avec les agriculteurs - propriétaires et exploitants - et les représentants de la Chambre d'agriculture. Toutefois un décalage du tracé vers le nord pour réduire l'impact sur ces parcelles sera examiné.

- Bien que créant un carrefour supplémentaire sur l'itinéraire, ce qui est contraire à la recherche de sécurité routière, le rétablissement du chemin de la fontaine qui relie Ripane à la RD 96 sera examiné, afin de minorer les allongements de parcours.

Par contre, le rétablissement de Paunac dans ce secteur, fortement contraint par le relief et le déplacement de l'axe de la RD96 – ce qui permet de rétablir Ripane -, ne sera pas possible dans de bonnes conditions de sécurité, la pente de la voie rétablie atteignant plus de 20% pour pouvoir raccorder sur la RD96.

- La faisabilité de passages pour les animaux (bovins et grande faune sauvage) en passage inférieur (boviduc) ou en passage supérieur (passerelle) sera examinée .

La proposition de passage inférieur type tunnel qui soit adapté aux dimensions des engins agricoles ne paraît pas réaliste, toutefois la problématique des traversées d'engins agricoles, pour les exploitations qui se trouvent et se trouveront de part et d'autre du tracé, est effective. Les cheminements à adopter pour traverser aux lieux de meilleure sécurité (carrefours routiers aménagés ou zones de passage à privilégier dans les alignements droits de la Voie

d'avenir, pour assurer la visibilité nécessaire au temps d'arrêt éventuel d'un véhicule) et les allongements de parcours correspondants, qui pourront dans certains cas faire l'objet d'indemnités, seront examinés conjointement lors de la nécessaire concertation avec les agriculteurs – propriétaires et exploitants.

- Dans le cadre des acquisitions foncières, les propriétaires seront indemnisés pour la reconstitution de clôtures sur la nouvelle limite de leurs parcelles, en outre dans le cadre des mesures d'évitement d'impact liées à la faune des clôtures adaptées seront implantées pour guider jusqu'aux passages qui seront ménagés.
- Le cas particulier de l'exploitation de M. Batut sera examiné lors de la concertation spécifique avec les agriculteurs et la Chambre d'Agriculture, qui permettra par un examen détaillé d'affiner les surfaces de chaque parcelle nécessaires au projet, les modalités de rétablissement des accès, les échanges possibles avec d'autres propriétaires ou exploitants dans le cadre d'une restructuration ponctuelle du foncier (Département ou Safalt, suivant les cas) pour retrouver des m², des surfaces exploitables d'un seul tenant ou des accès aux routes.
- La couche de roulement de la Voie d'avenir est prévue en enrobés, ce qui permet de réduire le bruit de roulement par rapport à celui provoqué par les enduits qui sont utilisés dans le Lot sur les routes du réseau secondaire comme la RD96. Par contre, les rétablissements des autres RD ou voie communales, sont prévus en enduit.

• **St C39 : M. Pascal ARRESTIER (Ripane - Strenquels)**

- Nucleur 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.

Réponse du MO :

- Le cas particulier de l'exploitation de M. Arrestier sera examiné lors de la concertation spécifique avec les agriculteurs et la Chambre d'Agriculture, qui permettra par un examen détaillé d'affiner les surfaces de chaque parcelle nécessaires au projet, les modalités de rétablissement des accès, les échanges possibles avec d'autres propriétaires ou exploitants dans le cadre d'une restructuration ponctuelle du foncier (Département ou Safalt, suivant les cas) pour retrouver des m², des surfaces exploitables d'un seul tenant ou permettant la mécanisation. IL sera fait le maximum pour réduire la gêne engendrée par le projet.
 - Bien que créant un carrefour supplémentaire sur l'itinéraire, ce qui est contraire à la recherche de sécurité routière, le rétablissement du chemin de la fontaine qui relie Ripane à la RD 96 sera examiné, afin de minorer les allongements de parcours.
- Par contre, le rétablissement de Paunac dans ce secteur, fortement contraint par le relief et le déplacement de l'axe de la RD96 – ce qui permet de rétablir Ripane -, ne sera pas possible dans de bonnes conditions de sécurité, la pente de la voie rétablie atteignant plus de 20% pour pouvoir raccorder sur la RD96.

• **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.

Réponse du MO :

L'accès à la propriété de M. Pommier existe depuis la RD 154. Le fait que, sur cette propriété,

existent deux résidences distinctes, avec des accès séparés, n'a effectivement pas été intégré. Le maître d'ouvrage et ses bureaux d'études se sont assurés de ne pas enclaver de parcelles, ce qui n'est jamais le cas pour des parcelles contigües constituant une unité foncière appartenant à un même propriétaire, et bordées par une voie comme la RD154. Toutefois, en complément des acquisitions foncières qui devront être opérées, l'aboutissement de cet accès côté château de la Tulle d'une part, et côté ferme d'autre part, sera examiné avec le propriétaire.

- **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

Réponse du MO :

- Il s'agit d'une position a priori. Les études acoustiques réalisées montrent qu'à Ripane, le niveau de bruit après la mise en service de la Voie d'avenir ne dépassera pas les seuils acoustiques de jour ou de nuit au-delà desquels la réglementation impose au porteur de projet la mise en place de dispositifs anti-bruit. Il n'est donc pas envisagé à ce stade d'y réaliser des protections antibruit. Pour le château de la Tulle, l'écran anti-bruit est calculé pour permettre la réduction de la nuisance, de façon à rester en dessous des seuils réglementaires. Des mesures de niveau de bruit au droit de la façade exposée de certains bâtiments pourront être faites après la mise en service du projet, à titre de vérification du respect de seuils réglementaires à ne pas dépasser, et des protections adaptées seront envisagées à ce moment-là si nécessaire.

- L'état initial de la zone étudiée a été effectivement diagnostiqué de façon très précise dans l'étude Artélia, qui confirme l'inondabilité actuelle de certains secteurs. Cette étude a permis une modélisation du terrain, puis de déterminer les différents ouvrages à mettre en œuvre pour assurer la transparence hydraulique. L'ensemble de ces ouvrages permettra de ne pas augmenter le niveau des eaux de plus d'1 cm par rapport à la situation actuelle en cas d'inondation.

Le projet n'aggraver ni n'améliorera l'état d'inondabilité des parcelles. L'accès au moulin de la Tulle sera examiné avec la propriétaire.

Le projet restera dans les limites nécessaires à sa réalisation, conformément aux règles de non enclavement des unités foncières. Le moulin de Paunac et en particulier son accès ne semblent pas touché par le projet de la Voie d'avenir, si tel est le cas ceci sera examiné avec la propriétaire.

- **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.

Réponse du MO :

Bien que créant un carrefour supplémentaire sur l'itinéraire, ce qui est contraire à la recherche de sécurité routière, le rétablissement très demandé du chemin de la fontaine qui relie Ripane à la RD 96 sera examiné, afin de minorer les allongements de parcours et permettre de maintenir l'accès à la fontaine.

- **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.

Réponse du MO :

Le T3 se rapproche de Friat, par rapport à la RD96 actuelle, d'une quinzaine de mètres (bord chaussée) au niveau de l'accès actuel à ce hameau. L'accès à Friat sera rétabli quasiment au même endroit.

Il y aura sans doute une augmentation du niveau de bruit au droit du hameau, toutefois l'étude acoustique démontre qu'il n'y aura pas dépassement des seuils réglementaires admissibles dans ce secteur, il n'est donc pas prévu de protection acoustique à cet endroit. Des mesures de niveau de bruit au droit de la façade exposée de certains bâtiments pourront être faites après la mise en service du projet, à titre de vérification du respect de seuils réglementaires à ne pas dépasser, et des protections adaptées seront envisagées à ce moment-là si nécessaire. Concernant la pollution, là aussi il est indéniable que l'augmentation du trafic par rapport à la situation actuelle amènera des émissions supplémentaires, toutefois le trafic évalué reste modéré (3710 véhicules/jour) et la situation de la route en milieu ouvert favorisera la dispersion des particules.

- **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.
 - o éclaircir l'accès à la carrière.

Réponse du MO :

- Bien que créant un carrefour supplémentaire sur l'itinéraire, ce qui est contraire à la recherche de sécurité routière, le rétablissement très demandé du chemin de la fontaine qui relie Ripane à la RD 96 sera examiné, afin de minorer les allongements de parcours et permettre de maintenir l'accès à la fontaine.

- Dans le cadre du projet T3, la carrière a été prise en compte de manière à minimiser les impacts sur son exploitation, rétablir l'accès à la partie haute et améliorer la sécurité de l'accès sur la RD96 en améliorant les conditions de visibilité et les rendant compatibles avec le trafic attendu. Les tracés correspondants en seront affinés avec l'exploitant, le moment venu.

4.4.3 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.

Réponse du MO :

- *Le tracé T3 aux abords de Condat a été optimisé le plus possible pour répondre aux demandes déjà exprimées par la commune et ses habitants, d'éloignement du tracé par rapport au bourg. Sa localisation actuelle est au maximum des possibilités pour répondre à ces demandes.*

Aller encore au-delà entraînerait une augmentation des impacts sur d'autres critères que ceux relatifs à l'occupation humaine, ceux liés aux milieux naturels par exemple (faune- flore), et

aux réseaux hydrographiques et risques d'inondations, on est ici sur un tracé dont la réponse est médiane par rapport aux différents enjeux. Le décalage du tracé de la variante T3 au niveau de la partie nord de Condat n'est pas envisageable.

- Pour la partie Est, la configuration géométrique du tracé est réalisée pour permettre d'assurer les caractéristiques minimum et pour assurer le rétablissement de l'ensemble des voies, de ce fait un décalage vers l'ouest en le rapprochant du bourg de Condat n'est pas envisageable, pas plus qu'un décalage au-delà du hameau du champ de Labrie, qui augmenterait la longueur du tracé, l'impact sur la consommation des terres agricoles ou naturelles, ainsi que sur l'environnement.

- **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.

Réponse du MO :

- Concernant la tolérance acoustique dite par M. DAUBET «jugée trop fort par l'AE », ce point ne ressort absolument pas à la lecture de l'avis de l'AE, bien au contraire. L'AE dans sa lecture du dossier cite les endroits où l'étude acoustique a identifié des dépassements de seuils acoustiques, induits par le projet, et cite également les dispositions prévues pour les réduire. Et dans la partie propre à l'expression de son avis sur ce chapitre, l'AE n'indique aucune lacune ou imperfection du dossier sur l'aspect bruit.

- Le tracé T3 aux abords de Condat a été optimisé le plus possible pour répondre aux demandes déjà exprimées par la commune et ses habitants, d'éloignement du tracé par rapport au bourg. Sa localisation actuelle est au maximum des possibilités pour répondre à ces demandes.

Aller encore au-delà entraînerait une augmentation des impacts sur d'autres critères que ceux relatifs à l'occupation humaine, ceux liés aux milieux naturels par exemple (faune- flore), et aux réseaux hydrographiques et risques d'inondations, on est ici sur un tracé dont la réponse est médiane par rapport aux différents enjeux. Le décalage du tracé de la variante T3 au niveau de la partie nord de Condat n'est pas envisageable. Pour la partie Est, la configuration géométrique du tracé est réalisée pour permettre d'assurer les caractéristiques minimum pour la Voie d'avenir, et pour assurer le rétablissement de l'ensemble des voies. Il est difficile de comprendre précisément ce que signifie le « rééquilibrage entre le bourg et le hameau du Champ de Labrie », le tracé actuel semble déjà situé en position médiane par rapport à ces deux zones habitées. De ce fait un décalage vers l'ouest n'est pas envisageable, sauf à risquer une demande de rééquilibrage inverse... Pour améliorer le confort acoustique et respecter la réglementation en vigueur, des écrans absorbants de 2 mètres de hauteur seront mis en place de façon à protéger les habitations du hameau.

- L'ensemble des éléments du programme de prévention des inondations du SMPVD, qui vise à protéger le bourg, ont été intégrés dans l'étude d'Artelia qui a réalisé une modélisation du terrain, puis déterminé les différents ouvrages à mettre en œuvre pour assurer la transparence hydraulique. L'ensemble de ces ouvrages permettra de ne pas augmenter le niveau des eaux en cas d'inondation. Le projet n'aggraver ni n'améliorera l'état d'inondabilité des parcelles. Cependant, dans les études qui seront réalisées dans les phases à venir, la collaboration avec le SMPVD devra permettre de coordonner ces deux projets.

- Concernant la portion de la RD 720 entre la zone artisanale de Saint Michel de Bannières et le début de la déviation de Condat, le tracé est en alignement droit, la seule contrainte sur le tracé est celle des différents accès riverains existants. Quelques points ont été identifiés comme étant à améliorer, lors de l'audit de sécurité d'itinéraire réalisé par les services du Département en 2014. Il semble peu souhaitable de modifier le tracé actuel ou de réaliser des voies de désenclavement parallèles pour supprimer ces accès directs, seuls quelques cas pourront être traités de cette façon, les autres cas le seront par l'amélioration des conditions de visibilité, si nécessaire pour plus de sécurité.

- **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.

Réponse du MO :

- On peut concevoir les préférences exprimées, mais le choix de la variante T3 plutôt que la T2-1 est présenté pages 10 et 11 du dossier de DUP, et résulte d'une analyse multicritères montrant que la variante choisie est globalement celle de moindre impact.

- La liaison vers Brive par la RD720 et la RD8 de Corrèze via Turenne reste la liaison vers Brive centre, sa modernisation fait partie des mesures d'accompagnement de la Voie d'avenir. Pour ce qui concerne la partie lotoise de cet itinéraire, l'éventualité de déviation du seul bourg qui sera rencontré, celui des Quatre Routes du Lot, est toutefois peu probable du fait du trafic résiduel sur cet itinéraire après la réalisation de la Voie d'avenir.

- Le tracé T3 aux abords de Condat a été optimisé le plus possible pour répondre aux demandes déjà exprimées par la commune et ses habitants, d'éloignement du tracé par rapport au bourg. Sa localisation actuelle est au maximum des possibilités pour répondre à ces demandes.

Aller encore au-delà entraînerait une augmentation des impacts sur d'autres critères que ceux relatifs à l'occupation humaine, ceux liés aux milieux naturels par exemple (faune- flore), et aux réseaux hydrographiques et risques d'inondations, on est ici sur un tracé dont la

réponse est médiane par rapport aux différents enjeux. Le décalage du tracé de la variante T3 au niveau de la partie nord de Condat n'est pas envisageable.

- La déviation de Condat envisagée répond aux demandes de la commune, déjà exprimées, au point que le tracé présenté à l'enquête publique prévoit un giratoire à l'est pour desservir la RD97 et des voies communales, et un giratoire au nord pour le raccordement sur la RD720.
- La définition de la couche de roulement de la Voie d'avenir est prévue en enrobé, ce qui permettra de réduire le bruit par rapport à ce qu'engendre un revêtement en enduit. La composition des écrans sera affinée lors des études de projet, et proposée à la validation du CAUE ou des services de l'Etat (SDAP) dans les secteurs sensibles.
- Bourzoles et Les Carbonnières sont en bordure de la RD 720 existante, et en dehors des limites du projet. Il n'est pas prévu d'aménagement particulier à cet endroit.
- La conception du tracé actuel ne prévoit pas de passage inférieur pour les modes de déplacement dits « doux », type piétons et deux roues, sous la déviation de Condat. Cependant les giratoires seront étudiés de manière à faciliter ces types de déplacements, et si possible aménager des cheminements spécifiques en dehors des emprises routières.
- Le giratoire au nord de la déviation respecte le souhait de la commune de ne pas rétablir cet accès au bourg. De ce fait, le seul accès vers le bourg à partir de la RD 720, sera celui prévu à partir du giratoire à l'est du bourg, qui donne accès à la RD97 et vers les Champs de Labrie.
- Les études qui seront réalisées en collaboration avec le SMPVD sur ce point dans les phases à venir pour le projet, permettront au syndicat de réaliser son bassin de rétention

• **C24 : M. et Mme Daniel GAGNEBE (Champs de l'Abri - Condat)**

- Ils demeurent à 100 m de la prochaine voie, avec pour conséquences une nuisance sonore augmentée par le trafic et une dévaluation de leur bien.

Réponse du MO :

On ne peut nier qu'il y aura une évolution sur ces deux aspects. Néanmoins, le maximum sera fait pour limiter ces conséquences :

- les dispositifs acoustiques résultant de l'étude et mis en œuvre (au droit du Champ de Labrie, écran absorbant de 2 m de haut) permettront que l'ensemble des habitations ne subissent pas de nuisances sonores au-delà des seuils réglementaires.
- l'intégration du tracé dans son environnement, par le traitement à la fois des terrassements et des aménagements végétaux, contribuera à limiter la dévalorisation du patrimoine existant.

• **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.

Réponse du MO :

La parcelle ne sera pas plus impactée que prévu, de plus la concertation spécifique avec les agriculteurs et la Chambre permettra un examen détaillé des différents cas, permettra de diminuer les emprises sur les terres cultivées et d'optimiser les rétablissements agricoles possibles ou d'envisager les alternatives liées à une restructuration ponctuelle du foncier (Département ou Safalt, suivant les cas) pour retrouver des m², des surfaces exploitables d'un seul tenant ou des accès facilités.

L'indemnisation des exploitants sera calculée en prenant pour base le protocole établi par la Chambre d'agriculture lors des travaux de l'autoroute A20, qui est actualisé périodiquement.

• **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

Réponse du MO :

- La concertation spécifique avec les agriculteurs et la Chambre permettra un examen détaillé des différents cas, permettra de diminuer les emprises sur les terres cultivées et d'optimiser les rétablissements agricoles possibles ou d'envisager les alternatives liées à une restructuration ponctuelle du foncier (Département ou Safalt, suivant les cas) pour retrouver des m², des surfaces exploitables d'un seul tenant ou des accès facilités.

- Aucune parcelle ne sera enclavée de par le projet, les rétablissements sont prévus par des voies de désenclavement. De plus, dans le cadre de la réflexion qui sera menée avec la Chambre d'Agriculture du Lot et les propriétaires et exploitants agricoles, les principes de rétablissement des parcelles agricoles seront alors optimisés. Le maintien ou la reconstitution de chemins de désenclavement seront privilégiés aux accès agricoles directs sur la nouvelle voie, pour raisons de sécurité.

- Les ouvrages ont été déterminés de manière à assurer une transparence hydraulique, de ce fait aucun ouvrage supplémentaire n'est nécessaire.

- **O1- M. Pascal BRUYERE, Parcelle 284, Fermier exploitant prairie**

- Servitude de passage pour tous les exploitants environnants.

Réponse du MO :

Une réflexion sera menée avec la Chambre d'Agriculture du Lot et les propriétaires et exploitants agricoles. Les principes de rétablissement des parcelles agricoles seront alors optimisés. Le maintien ou la reconstitution de chemins de désenclavement seront privilégiés aux accès agricoles directs sur la nouvelle voie, pour raisons de sécurité. La constitution d'une servitude de passage sera envisagée si aucun autre moyen de rétablissement d'accès ne peut aboutir, après avoir envisagé les différentes possibilités dans le cadre de la concertation indiquée ci-dessus. Aucune parcelle ne sera enclavée de par le projet

- **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.

Réponse du MO :

- La concertation spécifique avec les agriculteurs et la Chambre permettra un examen détaillé des différents cas, permettra de diminuer les emprises sur les terres cultivées et d'optimiser les rétablissements agricoles possibles ou d'envisager les alternatives liées à une restructuration ponctuelle du foncier (Département ou Safalt, suivant les cas) pour retrouver des m², des surfaces exploitables d'un seul tenant ou des accès facilités.

Aucune parcelle ne sera enclavée de par le projet. Le maintien ou la reconstitution de chemins de désenclavement seront privilégiés aux accès agricoles directs sur la nouvelle voie, pour raisons de sécurité. La constitution d'une servitude de passage sera envisagée si aucun autre moyen de rétablissement d'accès ne peut aboutir, après avoir envisagé les différentes possibilités dans le cadre de la concertation indiquée ci-dessus.

L'indemnisation des exploitants sera calculée en prenant pour base le protocole établi par la Chambre d'agriculture lors des travaux de l'autoroute A20, qui est actualisé périodiquement.

- **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 ?

Réponse du MO :

- Dans le cadre de la présente analyse, le camping a été localisé mais la demande formulée n'est pas comprise, car en venant de St Michel de Bannières l'accès au camping est inchangé et ne nécessite pas d'aller faire un détour par le futur giratoire de Condat-est (qui donnera accès au bourg de Condat et à la RD 97). Un contact spécifique avec cet exploitant sera pris pour mieux comprendre la problématique et vérifier le point signalé. En tout état de cause, la Voie d'avenir étant calibrée au moins au gabarit actuel de la RD 720 sur laquelle débuche l'accès au camping, le passage des mobil-homes sur l'itinéraire ne sera pas plus contraint qu'actuellement.

- En fonction des modélisations acoustiques, la localisation, le type et la dimension des protections acoustiques ont été définis, pour assurer la protection nécessaire suivant les critères appliqués aux habitations dans le cadre de la réglementation en vigueur. C'est ainsi que dans le secteur du camping, juste au raccordement avec la RD720 existante, un écran absorbant de hauteur 2m a été prévu, sur 70m de long, pour protéger les habitations proches de la route. Le camping étant plus éloigné, il n'est pas démontré, dans les simulations après mise en service, d'augmentation du niveau de bruit à son endroit, qui serait de nature à imposer au maître d'ouvrage de disposer des écrans anti-bruit.

Toutefois, des mesures de niveau de bruit au droit de la façade exposée du mobil-home le plus proche pourront être faites après la mise en service de Voie d'avenir, à titre de vérification du respect des seuils réglementaires à ne pas dépasser, et des protections complémentaires seront envisagées à ce moment là si nécessaire. A noter qu'il n'existe pas à ce jour en matière acoustique, de règle spécifique aux habitations légères de loisir, les critères pour les habitations seront appliqués.

- **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 irrémediables 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.

Réponse du MO :

La parcelle concernée est effectivement intéressante pour l'urbanisation du secteur, cela n'a pas échappé à la Commune ni au Département, qui ont formulé dès 2013 une proposition d'acquisition amiable auprès de M. Beynet, malheureusement non suivie d'effet du fait du montant demandé par le propriétaire.

Cette parcelle est actuellement en zone AU au PLUi, et couverte d'une part par l'emplacement réservé n°16 au bénéfice de la Commune pour la création d'une école, sur plus d'un tiers de sa surface, et d'autre part par l'ER n°86 au bénéfice du Département pour la Voie d'avenir sur un autre tiers de sa surface.

Elle reste donc intéressante, de par sa superficie totale, pour le développement communal, même avec un tiers occupé par le giratoire et les rétablissements de la RD 97 et de la route des Escures.

- **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...

Réponse du MO :

En l'absence d'indication précise sur la localisation de la propriété occupée par M. et Mme Barre, il est difficile de répondre avec certitude. En faisant une recherche sur matrice cadastrale, il semble que ces personnes habitent au lieu-dit Les Mourgues, situé en limite de la commune de Condat en direction des Quatre Routes du Lot, effectivement en bordure de la RD 720, mais très au-delà du giratoire de raccordement de la déviation à la RD 720.

Ces personnes ne seront donc pas du tout impactées négativement par le projet de la Voie d'avenir, au contraire après réalisation de celle-ci elles bénéficieront d'une diminution du trafic, en particulier du trafic lourd, qui devrait beaucoup moins emprunter l'itinéraire passant devant chez elles.

En outre, sur cette partie d'itinéraire, intégrée aux actions d'accompagnement de la réalisation de la Voie d'avenir, les quelques points identifiés comme étant à améliorer lors de l'audit de sécurité d'itinéraire réalisé par les services du Département en 2014, seront traités, ceci permettant d'accroître la sécurité sur l'itinéraire.

- **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.

Réponse du MO :

- Dans la portion de la RD 720 entre la zone artisanale de Saint Michel de Bannières et le début de la déviation de Condat, le tracé est en alignement droit, la seule contrainte sur le tracé est celle des différents accès riverains existants. Quelques points ont été identifiés comme étant à améliorer, lors de l'audit de sécurité d'itinéraire réalisé par les services du Département en 2014. Il semble peu souhaitable de modifier le tracé actuel ou de réaliser des voies de désenclavement parallèles pour supprimer ces accès directs, seuls quelques cas pourront être traités de cette façon, les autres cas le seront par l'amélioration des conditions de visibilité, si nécessaire pour plus de sécurité.

- Il semble que M. Charazac habite à Bourzoles. Bourzoles est en bordure de la RD 720 existante, et en dehors des limites du projet de la Voie d'avenir. Il n'est donc pas prévu d'aménagement particulier à cet endroit. Par contre, par la réalisation de l'assainissement routier lié au projet, il est possible que les venues d'eau depuis la route soient amoindries dans le secteur de Bourzoles. Les causes des venues d'eau dans la maison et le garage seront examinées sur place avec M. Charazac.

- **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.

Réponse du MO :

- Il semble que Mme Delpy habite à Bourzoles. Bourzoles est en bordure de la RD 720 existante, et en dehors des limites du projet de la Voie d'avenir. Il n'est donc pas prévu d'aménagement particulier à cet endroit, ni en matière d'assainissement routier, ni en matière de protection acoustique.

- Concernant les inondations de la grange, il est toutefois possible que la réalisation de l'assainissement routier lié au projet minore les venues d'eau depuis la route dans le secteur de Bourzoles. Les causes des venues d'eau dans la grange seront examinées sur place avec Mme Delpy.

- Des mesures de niveau de bruit au droit de la façade exposée de l'habitation pourront être faites après la mise en service de Voie d'avenir, à titre de vérification du respect des seuils réglementaires à ne pas dépasser.

L'attention de Mme Delpy est toutefois attirée sur le fait qu'au droit de son habitation, en l'absence de projet de création d'infrastructure routière ou de modification ou transformation d'infrastructure existante, les seuils à respecter en matière de bruit sont différents de ceux appliqués dans le cadre du projet de la Voie d'avenir. Ces seuils ne ressortent que du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), document dont la constitution est obligatoire pour le Département, et qui sera consultable par le public début 2016 après sa publication.

4.5 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

Réponse du MO :

- *Les études qui ont abouti au projet de la Voie d'avenir ont effectivement écarté la réutilisation de la RD 803 du fait des difficultés de tracé, rencontrées sur cet itinéraire, qui paraissaient impossibles à résoudre par des aménagements en place tout en assurant l'atteinte des objectifs de sécurité et de fluidité recherchés. En particulier, la traverse de St Denis-lès-Martel, avec ses virages en épingle pour passer au dessus de la voie ferrée.*
- *l'ouvrage passant au dessus de la voie ferrée a fait l'objet en début d'été de diagnostics croisés entre la SNCF et le Département. Il est effectivement endommagé, et nécessite éventuellement une priorisation dans un sens pour éviter le croisement de poids lourds sur ouvrage et des risques de chocs sur les poutres latérales. La SNCF envisage des travaux sur cet ouvrage, mais pas avant 6 ou 7 ans.*

4.6 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.

Réponse du MO :

- *Le camping communal est certes à proximité du tracé et de l'ouvrage de franchissement de la voie ferrée et de la RD32, mais en contrebas d'un dizaine de mètres du fait de sa situation dans la vallée de la Tourmente, ce qui est favorable à un moindre impact en matière de bruit. De ce fait, l'étude acoustique n'a pas identifié de nécessité de mise en place de protection acoustique pour le camping, de par le projet.*
- Toutefois, après la mise en service de la Voie d'avenir, des mesures de niveau de bruit au droit de la façade exposée de l'hébergement le plus proche pourront être faites, à titre de vérification du respect des seuils réglementaires à ne pas dépasser, et des protections seront envisagées à ce moment là si nécessaire. A noter qu'il n'existe pas à ce jour en matière acoustique, de règle spécifique aux habitations légères de loisir, les critères pour les habitations seront appliqués.*
- *Le maximum sera fait lors de la réalisation des travaux pour minimiser les gênes à l'exploitation du camping, en raccourcissant les durées correspondantes, et en ce qui concerne le bruit l'arrêté préfectoral du 2 Décembre 2009 portant réglementation des bruits de voisinage sera appliqué.*
- *Concernant l'impact visuel, la commune sera associée à la définition, au stade projet, des aménagements paysagers dans ce secteur.*

4.7 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.

Réponse du MO :

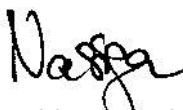
Il aurait été intéressant de disposer des documents dont il est question.

L'instruction faite par les services de la DREAL et l'avis de l'Autorité é Environnementale indiquent que la réglementation en vigueur concernant la préservation de la faune et de la flore, dès lors qu'il y a atteinte à des espèces protégées, impose une instruction spécifique du dossier par le Conseil National de Protection de la Nature, et que les dérogations éventuellement admises sont soumises à arrêté préfectoral. La réserve faune/flore dont il est question, si elle est impactée à l'occasion du projet, entrera dans le cadre de cette procédure.

----- Fin des observations ----

Fait à Martel, le 11 septembre 2015

Commission d'enquête :



Sabine Nascinguerra



Dominique Comby-Faltrept



Pierre Pipereau