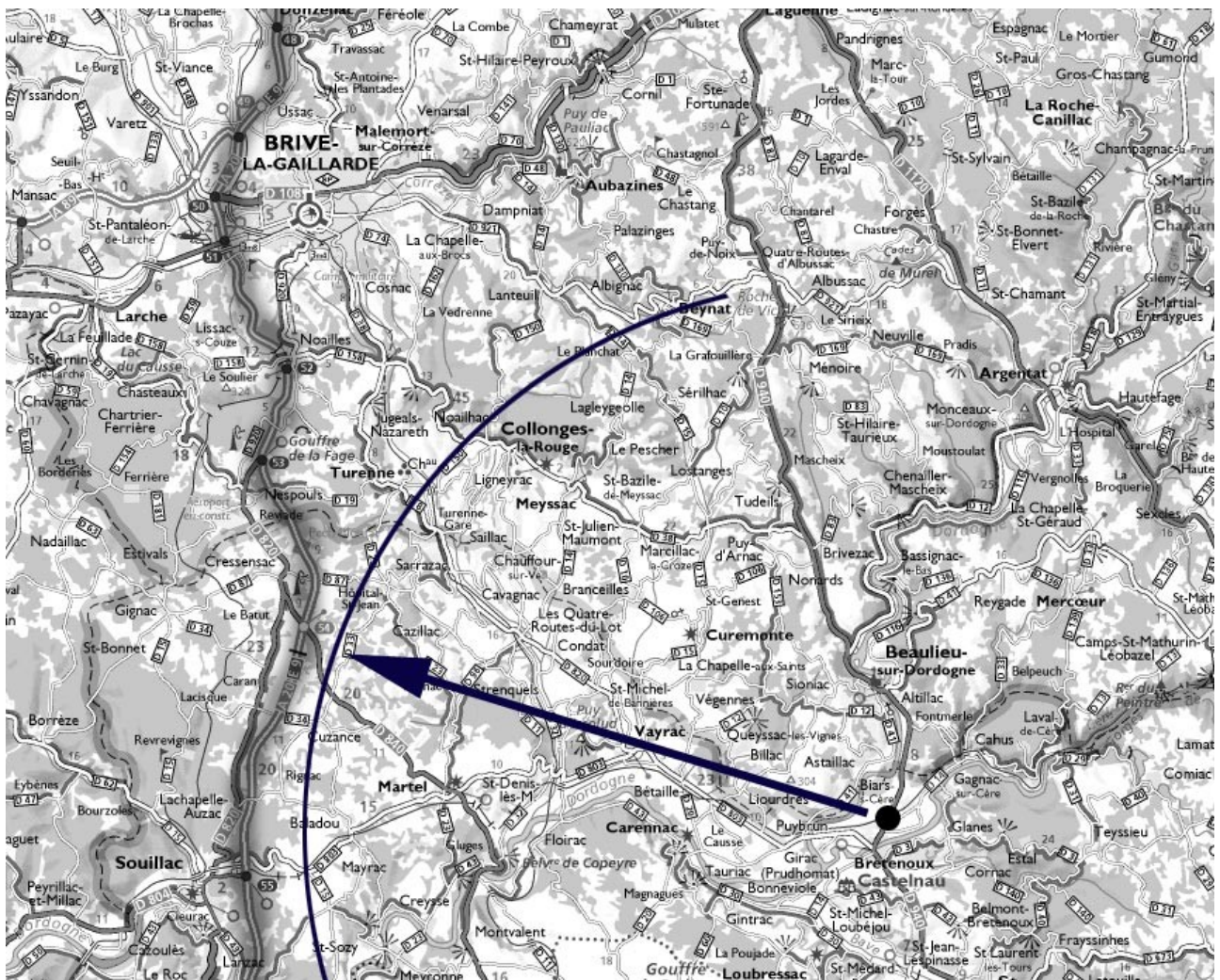


**Liaison routière Biars-sur-Cère/A 20 : notre première contribution.**





## Lot & Corrèze

Siège social:

150, route de Noailhac  
19500 TURENNE

<http://www.turenne-environnement.org>

Correspondance:

Turenne-Environnement  
L'Hôpital-Saint-Jean  
46600 SARRAZAC

Sarrazac, le 15 janvier 2009

Objet : liaison routière Biars-sur-Cère/A 20 : notre première contribution.

Dans le cadre du dossier complet que Turenne-Environnement constitue sur cette liaison routière et qui sera publié plus tard, notre association communique dès maintenant ses observations sur le document « Liaison routière Biars/ Bretenoux à l'autoroute A 20 ou à la RD 820 (ex RN 20) » diffusé le 6 novembre 2008 par le conseil général du Lot.

Ce cahier comporte:

I- Une présentation des neuf itinéraires envisagés (dont cinq pour l'option nord);

II- Un « Tableau d'analyse multicritères », en clair: comparatif des avantages et inconvénients;

III- Les cartes des fuseaux pour les options nord et sud, avec l'échéancier de la mise en oeuvre du projet. Nous passons en revue le document en suivant le plan qu'il adopte.

### **I-Les itinéraires envisagés ( p.4 à 13).**

Les treize premières pages sont consacrées à cette question. C'est sans doute par souci d'équilibre formel dans la présentation que quatre tracés sont retenus pour l'option sud (en réalité, l'itinéraire 2 appartient à l'option nord) tandis que cinq autres le sont pour le faisceau nord. Mais cet équilibre est factice puisque l'itinéraire 6 n'offre pas de véritables variantes dans son tracé au départ de Condat, toutes empruntant plus ou moins longuement la vallée de la Tourmente. Par ailleurs, les quatre premiers itinéraires (fuseau sud) qui sont, eux, véritablement alternatifs, ne figurent (sauf le 4) que pour mémoire, étant considérés (les 1, 2, sinon le 3) comme mort-nés. Il eût donc été plus exact de retenir d'un côté l'itinéraire 4 et de l'autre les 5 et 6 (1 à 4) soit un contre cinq. Mais alors l'équilibre (artificiellement voulu) se trouve rompu comme si le choix apparaissait déjà fait en filigrane. Cette présentation n'est guère crédible.

Par ailleurs, la question du tracé a pris la nature d'une opposition sans nuance. Or, à cette rigide conception binaire : **nord ou sud**, Turenne-Environnement souhaite proposer un élément de pondération en considération de l'aménagement du territoire. Nous voudrions enrichir le débat par l'introduction du concept de moyen médian. N'avons-nous pas besoin d'une liaison transversale reliant les quatre itinéraires nord-sud déjà existants (A 20 ; D 840 ; D 720 ; D 940/ D 38) ? Dans la

partie nord du département du Lot, c'est la D 803 (Souillac, Saint-Céré) qui assure à elle seule cette fonction, avec, dans une bien moindre mesure, plutôt comme une diagonale, et plus au sud, la D 807 (Labastide-Murat, Gramat, Saint-Céré). Il faut substituer à cette conception hâtive de la fuite au nord, de « la route à camions » exclusivement et spécifiquement dirigée vers Brive, une vision de gestionnaire prévoyant, et soucieux d'aménager un espace sensible. Notre territoire est à partager dans l'intérêt de toutes sortes d'usagers, y compris les touristes en visite chez nous. Construire une route nouvelle engage notre environnement pour plusieurs siècles, dont les modes de vie et les activités économiques échappent à peu près complètement à la prévision. Dans cette perspective, ne faut-il pas destiner l'ouvrage à la plus large utilité possible? Quoiqu'il en soit, envisageons tour à tour ces itinéraires comme s'ils pouvaient tous et chacun faire l'objet d'un véritable choix.

Une observation liminaire s'impose quant à l'évaluation de la distance (de 39 à 48 km). Il y a lieu de distinguer pour chaque tracé entre Bretenoux et Noailles quatre types de chaussée qui ont une incidence directe sur le coût de réalisation de l'itinéraire, sur la rapidité du déplacement (consommation, usure du véhicule...). Si bien que la distance kilométrique, donnée brute, doit être pondérée en fonction de différents critères.

On distinguera donc entre:  
T - Totalité de la distance jusqu'à Noailles ;  
A - Portion d'autoroute utilisée ;  
B - Route existante, utilisable par les P.L ;  
C - Route à rectifier ou à recalibrer ;  
D - Route à construire ;  
E - Distance à parcourir entre Biars/Bretenoux et l'autoroute A 20. *Voir Annexe 1.*

Une seconde observation liée d'ailleurs à l'évolution du transport routier est à développer en matière d'émission de CO2. Nous avons entrepris une étude approfondie et ne livrons pour l'instant qu'une synthèse présentée en *Annexe 3*.

#### **A-Option sud: itinéraires 1 à 4.**

#### **Péage perçu à l'échangeur 54 sur les véhicules allant au nord.**

La jonction de la D 840 à l'A 20 par l'échangeur 54 s'assortit de la perception d'un léger péage pour la partie lotoise de l'autoroute qui a été concédée aux A.S.F. jusqu'aux limites de la Corrèze (direction nord). La modicité de ce prélèvement inférieur à 2 euros pour les plus gros P.L. doit être rapportée à l'entière gratuité de l'A 20 non concédée entre ce point et le péage de Vierzon (300km). Il faut ici préciser qu'à l'exemple d'autres situations semblables sur le territoire national, une négociation menée entre le conseil général du Lot et les A.S.F. pourrait apporter la gratuité sur ce court tronçon terminal/initial, ce qui retirerait aux P.L.(entre autres) tout motif de traverser le bourg de Cressensac en mettant en cause la sécurité de cette agglomération.

**Itinéraire 1** : par la D 803, Saint-Denis-près-Martel, Martel et la D 840.

T : 47,4 km

A : 13,5 km à 130 km/h; le demi-échangeur 54 doit être complété.

B : 28,9 km à 90km/h

C : 3 km, déviation sud de Vayrac et côte des Mathieux.

D : 2 km, déviation est de Martel.

E : 33,9 km.

Cet itinéraire, qui emprunte 42,4 km de bonne chaussée existante (89%), comporte trois difficultés, nullement insurmontables : la déviation par le sud de Vayrac (elle a déjà été étudiée), le franchissement des voies ferrées de la gare de Saint-Denis (un pont existe emprunté par les P.L.) et surtout la rectification des lacets de la côte des Mathieux, opération classique et possible dans la configuration du sol. L'itinéraire présente l'avantage de passer par le nœud ferroviaire de Saint-Denis, dont la gare pourrait être réanimée par le ferroutage et le fret. Ce tracé de raccordement à l'A 20 - qui a en outre le mérite de desservir Martel tout en évitant sa traversée : la déviation par l'est peut réunir les flux des D 840 et D 803 - a été retenu dès 1994 par le conseil général du Lot qui en a fait la solution officielle ; nous n'avons jamais compris pourquoi cette option parfaitement logique avait été abandonnée par la suite.

**Nous demandons son réexamen** car c'est une véritable alternative au faisceau nord, la seule avec l'itinéraire 4, on le verra, et l'unique transversale existante.

**Itinéraire 2** : voir B- Option nord.

**Itinéraire 3** : par la D 720, Cazillac, Lasvaux, vers l'échangeur 54, rampe de Mas-la-Coste. Il est très justement appelé « traverse ».

T : 43,5 km

A : 13,5 km

B : 22 km

C : 0 km

D : 8 km ( par monts et par vaux).

E : 30 km

Ce tracé étudié avant 2000 par le cabinet ECEP pour le compte du conseil général de la Corrèze n'est pas repris dans les cartes des fuseaux nord et sud (p.18-19) ; c'est dire le crédit qu'on lui accorde ; l'itinéraire n'est là que pour mémoire, et c'est fort heureux car il est particulièrement ravageur. Quittant la D 720 au nord des Quatre-Routes, grim pant sur la crête qui borde la vallée par Mas-la-coste, une route forcément nouvelle « traverserait » des terrains instables, néanmoins de plus en plus urbanisés, pour bouleverser la petite vallée très fragile du Rionet, s'attaquer aux sites protégés de Cazillac et de Lasvaux (église classée M.H.), escalader le causse et introduire nuisances et pollution dans un espace naturel jusqu'ici intact.

L'itinéraire 3, sans intérêt, n'a aucune raison de figurer au dossier.

**Itinéraire 4** : par les D 720 et D 96, déviation de Martel par le nord et accès à l'A20 par l'échangeur 54.

T : 48 km

A : 13,5 km, avec échangeur 54 complété vers le sud.

B : 26,5 km

C : 5 km (raccordement D 32- D 96: rectification des lacets de la D 96).

D : 3 km (jonction D 720-D 32; barreau d'accès à la D 840 et de la D 840 à la D 803, vers Souillac).

E : 34,5 km

Le tracé n'a pas bonne allure sur la carte car il plonge vers le sud avant de rejoindre le péage de Gignac (sortie 54). Mais c'est précisément un des avantages de l'itinéraire 4 : il dessert aussi bien la direction du sud que celle du nord, à condition de compléter l'échangeur 54.

Les portions A et B (routes utilisables en l'état) représentent plus de 83% du total de l'itinéraire. Turenne-Environnement a soutenu cette option après l'abandon de l'itinéraire 2 en 2005. La solution par le nord de Martel a d'ailleurs été officiellement adoptée par le conseil général du Lot, à l'unanimité le 12 septembre 2005 comme la seule alternative possible au tunnel sous Turenne. De même que pour l'itinéraire 1, on ne comprend pas pourquoi un projet adopté à l'unanimité est subitement mis au rancart. Pourquoi une telle volte-face ?

En tout cas, l'abandon de l'itinéraire 4 signerait un troisième échec après celui de l'itinéraire 2 en 2005.

Rappelons une fois de plus les avantages de la liaison Biars/Bretenoux-Vayrac-Martel-D840-A 20 qui font de cette alternative un véritable projet d'intérêt général et de rapprochement entre cantons et non pas seulement un exutoire à camions.

Ces éléments favorables sont triples: techniques, économiques, environnementaux.

### 1- Les atouts techniques du tracé.

Dans un souci technique, il s'agit de tirer parti au maximum de l'infrastructure en place, sans ajouter vainement à la dépense.

- Utilisation à 83% du réseau routier existant.
- Court franchissement transversal (environ 850 mètres) entre la D 720 et la D 32, du site particulièrement sensible que trace la vallée de la Tourmente. Une expertise hydrologique faite par un cabinet indépendant évaluera d'éventuels risques consécutifs à la construction de l'ouvrage.
- Travaux de rectification pouvant être échelonnés par tronçons dans le temps en fonction des crédits disponibles, par exemple pour la suppression des virages de la D 96 ( sur 3 km), ou encore la construction du barreau Palméla-Mirandol(1,5 km).
- Solution la moins mauvaise pour la déviation de Martel par le nord. Cette déviation de la circulation dans Martel est devenue impérative.

### 2- Rationnalisation des relations socio-économiques dans le secteur.

Il s'agit de favoriser l'irrigation et le rapprochement des différentes activités économiques (industrie, commerce, services, tourisme, culture...) entre les cantons de Bretenoux, Vayrac, Martel et Souillac, ce que réalise parfaitement l'axe D 803. Bref, il ne faut pas seulement « faire une route » (il y en a déjà trois entre Brive et Bretenoux-Biars), il faut aménager notre territoire. C'est pour cela qu'à défaut de l'itinéraire 1, l'itinéraire 4 répond bien au projet de renforcer la liaison médiane qui s'impose pour mieux irriguer l'ensemble d'un territoire par une transversale à desserte multiple.

- Améliorer la liaison régionale avec Souillac, donc avec Cahors et Toulouse, d'abord par l'échangeur complet de Gignac, la réalisation commencée ce jour d'un *tourne à gauche* au carrefour Bellevue de Cressensac, ensuite par le barreau D 840- D 803, cette dernière étant progressivement redressée. Encore une fois, les habitants du nord du Lot et de la proche Corrèze ont besoin d'un accès facilité vers le sud du département.

- Améliorer la desserte courante vers Martel par la D 96 rectifiée. Son profil date de 1840 et des déplacements hippomobiles. Aller à Martel est aujourd'hui une corvée, or cela devrait être un plaisir. De plus, entre Souillac et les limites de la Corrèze, l'itinéraire par Martel est un parcours touristique de première importance (de Sarlat à Collonges-la-Rouge).

- Assurer une relation facile avec les deux infrastructures qui ont été décidées à grands frais et que sont **l'aéroport de Brive-Souillac** et **la zone d'activités de Gignac/Cressensac**: ce qui sera très bien établi par l'échangeur 54.

- Maintenir le passage et le stationnement V.L aux Quatre-Routes dont l'activité déclinante serait plutôt à soutenir qu'à saper par un contournement.

### 3- Préservation du cadre de vie

-L'itinéraire 4 est probablement celui qui occasionnerait le moins de trouble aux riverains, à condition de bien choisir au départ le tracé du barreau D 720/ D32 sur Saint-Michel ou Condat. Il n'y a pas de gêne imposée au voisinage sur la D 96 entre La Tulle et Palméla (4 km), et sur la D 840 (11 km).

- L'itinéraire ne comporte pas cette longue levée de 3 km entre Condat et La Sudrie pour contourner, sur les prés inondables (Le Rauvel, la Milie, Prés Collonges, etc.), l'agglomération des Quatre-Routes.

- Le vrai saccage de la vallée de la Tourmente commence par cet ouvrage coûteux, inesthétique et probablement risqué en cas d'inondation ; de plus, cette déviation dite des Quatre-Routes, s'étend en réalité sur le territoire de Cavagnac dont les habitants ne souhaitent pas souscrire à ce projet importun amputant le parcellaire communal à proximité de l'église (classée M.H.) et du château. L'ouvrage est au surplus parfaitement inutile. A très peu de distance, il serait parallèle à la D 720 qui, entre Condat et La Sudrie, est à l'abri des inondations.

- L'itinéraire 4 ne comporte pas, sauf omission, d'atteinte nouvelle à l'environnement et au patrimoine paysager et architectural car il doit emprunter par principe un maximum de voies existantes où le trafic sera seulement amplifié. Il faut adopter la règle: moindres frais, moindres dégâts.

Au total, l'option sud (itinéraires 1 à 4) ne comporte que trois variantes( l'itinéraire 2 étant exclu). En réalité, il n'existe même que deux possibilités, l'itinéraire 1 étant officieusement écarté. Cet abandon n'est aucunement justifié et Turenne-Environnement considère ce tracé comme une **véritable alternative**.

## **B- Option nord: itinéraires 5 et 6 (1 à 4).**

Face à une, peut-être deux possibilités au sud, le document du conseil général du Lot présente cinq itinéraires possibles pour le fuseau nord. C'est suggérer là où va déjà son choix. Turenne-Environnement entend choisir entre nord et sud, échangeurs 53 (Nespouls) ou 54 (Gignac/Cressensac). Quant à la multiplication des tracés, n'est-elle pas faite pour diviser les éventuelles oppositions ?

**Itinéraire 2** : par la D 720/ D8 et le tunnel sous Turenne.

T : 39km  
A : 0 km  
B : 33 km  
C : 0 km  
D : 6 km  
E : 39 km

Le conseil général du Lot a très vivement marqué son dépit dans les médias lors de l'abandon du projet, très destructeur de l'environnement et très coûteux, quant à la réalisation du tunnel, par son voisin de Corrèze en 2005. Ce projet dispendieux (tunnel, tranchées ouvertes, nouvelle route de 6 km) a été soutenu jusqu'au bout par l'autorité qui aujourd'hui proteste de son respect des critères environnementaux!

Et ce fut le second échec.

**Itinéraire 5** : par Pech-Montat et Cressensac, rampe de La Chapoulie.

T : 39 km (longueur totale de Bretenoux à Noailles, échangeur 52)  
A : 8 km  
B : 24 km  
C : 0 km  
D : 7 km  
E : 31 km

C'est le projet « élaboré » d'un coup de crayon sur la carte sans même aller reconnaître les réalités du terrain, en joignant les cotes, proposition surgie en mai 2008 : cette intervention improbable n'en a pas moins interrompu le processus de mise en œuvre par le conseil général de l'itinéraire 4 (aux études très avancées) qui devait être présenté aux élus du secteur. Compréhensible qui pourra... Il n'en demeure pas moins que la proposition a fait depuis fleurir le bouquet des itinéraires 6.

Cet itinéraire hâtivement fabriqué se raccorderait à l'autoroute par une aire de repos : procédé impossible car comment insérer un courant de circulation à travers un stationnement ? Ou bien on utiliserait le bourg de Cressensac comme échangeur pour s'embrancher sur la D 820 : inacceptable. Un nouvel échangeur serait à construire entre les sorties 53 et 54 distantes de 8,5 km, ce qui paraît peu envisageable.

Il accumule les atteintes à l'environnement à partir de la déviation de Condat/Les Quatre-Routes (voir sur ce point nos observations sur l'itinéraire IV, 3, la levée de 3 km). Plus loin, une rampe à plus de 6% élève, entre les châteaux de Croze et du Granger (cote 138), en sol marneux, particulièrement instable, une route entièrement nouvelle. Cette saignée à flanc de colline défigure sur plus de 2 km le versant S.O. de la vallée de la Tourmente en un endroit qui fut jadis croqué par le peintre Eugène Delacroix. De Mas-la-Rivière jusqu'à Plachamp et La Chapoulie (cote 300), villages de Sarrazac, la route apportera aux nombreux riverains pollution sonore et visuelle ; elle scindera les beaux domaines de Briat, Muzac, La Coudonie... Parvenue sur le causse, elle rencontrera un relief particulièrement mouvementé nécessitant des terrassements très importants pour écrêter les collines et combler les dolines sur un parcours de cinq à six kilomètres. La route ne pourra sûrement pas conserver l'aspect rectiligne que la carte lui accorde ; à moins de financer des travaux massifs, le tracé prendra un profil sinueux, incompatible avec un déplacement rapide. Si l'habitat se raréfie sur le causse, il ne disparaît pas pour autant dans ce secteur de la commune de Sarrazac ; il devient très diffus et il faudra composer avec les exploitants agricoles et les propriétaires d'habitations et de résidences dispersées, très sensibles à la conservation du milieu naturel. Précisons pour finir que l'itinéraire 5 est entièrement lotois. Il a généré par son insuffisance les quatre variantes qui suivent.

#### **Itinéraire 6-1** : par La Bouzonie (commune de Turenne), rampe de La Chapoulie.

Avec les quatre « itinéraires 6 » nous entrons dans les tracés qui rejoignent tous l'échangeur 53 (Nespouls) et sont par conséquent contraints de pénétrer plus ou moins en Corrèze par la forêt de Turenne. Ces variantes vont diviser les oppositions de riverains car elles attendent toutes au cadre de vie ; aucune n'emporte la conviction et ne s'impose.

T : 40 km

A : 5 km( de l'échangeur de Nespouls à celui de Noailles)

B : 24 km

C : 0 km

D : 11 km

E : 35 km

Aux nuisances imputables à l'itinéraire précédent jusqu'à Plachamp (cf. itinéraire 5), celui-ci ajoute 4 km de plus d'une route à construire en plein causse sur le même terrain mouvementé, au détriment d'autres riverains (La Bataillolle, La Bouzonie...). Absolument rien ne justifie la préférence affichée au tableau de la p.15 du document du conseil général, si ce n'est l'allure faussement rectiligne d'un tracé « tout schuss ».

**Itinéraire 6-2** : par le château de Chausseneige (Cressensac), rampe de Briat.

C'est un compromis entre les itinéraires 5 et 6-1: une diversion dans les nuisances apportées aux riverains dans la commune de Cressensac (Le Chaffol, château de Chausseneige, La Rochette, Le Servial) et un diverticule qui pénètre un peu moins en territoire corrèzien (le territoire de Turenne est épargné).

T : 41 km

A : 5 km

B : 24 km

C : 0 km

D : 12 km

E : 36 km

Un kilomètre de plus à construire en milieu naturel (au cœur de la forêt de Turenne).  
A rejeter purement et simplement: il ajoute de nouvelles nuisances aux précédentes.

**Itinéraire 6-3** : par la vallée de la Merlette (Sarrazac), rampe du Saut-du-Chevalier.

Ce tracé utilise davantage de voies existantes (D 720 vers Turenne-gare et la D 19, fortement rectifiée, en Corrèze). Au premier coup d'œil, cet itinéraire offre un franchissement naturel entre le causse et la forêt de Turenne. Ce n'est en vérité qu'une apparence trompeuse ; c'est oublier le cul-de-sac qui ferme la vallée par un abrupt de cinquante mètres aux Abris. Certes, la montée à flanc de colline est théoriquement possible mais elle serait extrêmement onéreuse. De plus, son effet destructeur sur l'habitat et les sites exclut absolument cette variante. En effet, si la rampe de Mas-la-Rivière à La Chapoulie disparaît, des dégâts aggravés sont reportés dans la vallée de la Merlette en voie de classement, autour du château des Chabannes, du village de Valeyrac et de son église, de Branty, des moulins du ruisseau, des falaises de Linoire (dont le château est classé M.H.) et de La Gironie (site superbe du Saut-du-Chevalier), d'un habitat important, sans compter la faune protégée de ce secteur. Au surplus, demeure la déviation dévastatrice de Condat/Les Quatre-Routes( cf. itinéraire IV, 3).

T : 40,5 km

A : 5 km

B : 26 km

C : 3,5 km (D19-Corrèze- rectifiée)

D : 6 km

E : 35,5 km

L'atteinte coupable au site de la vallée de la Merlette, ajoutée à celle qui menace les prairies de Cavagnac, et la rectification très importante de la D 19 en forêt de Turenne disqualifie totalement ce tracé qui aurait néanmoins la préférence du maître de l'ouvrage !

**Itinéraire 6-4** : par la vallée du Rionet (Cazillac et Sarrazac), rampe de Mas-la-Coste.

Cette variante faite là encore pour diviser, quitte la vallée de la Tourmente à Mas-la-Coste, après la déviation de Condat/Les Quatre-Routes, selon le tracé destructeur de l'itinéraire 3, pour saccager la délicate et très fragile petite vallée du Rionet qu'elle emprunte (D 100) pour grimper sur le causse entre Sarrazac et L'Hôpital-Saint-Jean, vers le manoir de Corlac, en pleine zone urbanisable (Les Jouanès). C'est un tracé à faire frémir : l'éléphant dans un magasin de porcelaines.

T : 41,4 km  
A : 5 km  
B : 21 km  
C : 3 km (D 100)  
D : 12,4 km  
E : 36,4 km

C'est une atteinte au bon sens, une solution absolument inconcevable pour tout Lotois aimant son pays : il suffit d'aller sur le terrain comme nous l'avons si souvent fait.

\*

Au total, les variantes du fuseau nord se rassemblent dans un seul but : rallier au plus court l'échangeur 53, sans égard pour l'environnement, malgré les assurances de circonstance données en ce sens par le maître de l'ouvrage. Par ailleurs, les variantes nord comportent toutes une portion importante de routes (de 6 à 12,4 km) à construire entièrement et à grands frais. Ce ne sera pas pour autant une voie rapide compte tenu du relief. Ces tracés ne pourraient satisfaire que les transporteurs et entrepreneurs de T.P.

Ils ne servent pas l'utilité générale de tous les habitants du nord du Lot par une large politique d'aménagement du territoire ; ils offrent seulement le visage d'une « route aux mille camions ».

## **II- Tableau d'analyse multicritères (p.14-15).**

Ce document paraît à plusieurs reprises dépourvu d'objectivité quant aux six critères qui déterminent, pour chacun des neuf tracés, une appréciation spécifique que nous pensons sujette à caution. Les conclusions du document sont très contestables.

**Le critère du « Relief »** n'est jugé favorable que pour l'itinéraire 6-3 (vallée de la Merlette) alors que l'on passe de la cote 150 (pont de Prabalén) à la cote 330 (Trespeuch) en 3 km, soit une dénivelée de 180 mètres et une pente à 6%.

Il est vrai que **le critère « Géotechnique »** (l'étude de la nature et de la résistance des sols, ici marneux, karstique...) est le plus négatif (donc le plus difficile et coûteux à traiter) de tous les tracés.

**Le « Milieu naturel »** (la protection de l'environnement) est favorable et même très favorable dans tous les cas !

La « **Socio-économie locale** » fournit un critère qui varie de mauvais (par Saint-Denis et Martel, deux localités qui pourtant seraient desservies) à excellent (vallée de la Merlette qui ne dessert rien et n'apporte que des nuisances au voisinage).

Le critère « **Paysage et patrimoine protégé** », qui pour nous est essentiel, se partage entre bon et mauvais. Il est favorable pour quatre tracés (dont la côte des Mathieux et l'itinéraire 4) et mauvais pour les trois derniers (6-2 à 6-4)...

Enfin, l'« **Attractivité** » est un critère qui retient la longueur et la gratuité (?) ainsi que le « confort ». A cette aune, deux tracés sont dits excellents : 6-1 et 6-3, qui sont les plus courts vers le nord ; voilà la seule mesure prise en compte. En conséquence, ces deux tracés ont la meilleure appréciation.

Un critère manque cependant: le « **Coût** », comme s'il n'avait pas d'importance et que tout était financièrement possible ! En vérité, on peut tout faire dire à ce « **Tableau d'analyse** » dont l'objectivité ne nous paraît pas la principale qualité.

Nous y substituons notre propre tableau comparatif en *annexe 2*.

## **III- Terminons par les cartes des fuseaux nord et sud (p.18-19).**

La première carte (fuseau nord) reste *grosso-modo* lisible à l'intérieur de la bande d'un km. Mais celle-ci ne comprend pas les itinéraires 5 et 6-2 : faut-il d'ores et déjà exclure les tracés par Cressensac ? Restent en piste, hormis l'itinéraire 4, les 6-1, 6-3, 6-4 (celui-ci étant pour nous particulièrement à proscrire). On retrouve donc le passage par La Bouzonie et celui empruntant la vallée de la Merlette : les plus directs.

Quant au fuseau sud, il est rendu complètement illisible par les hachures. Par ailleurs, incorporer à ce fuseau le bourg de Strenquels et la vallée du Vignon (qui doivent être intouchables), c'est agiter un épouvantail aux yeux des habitants de ces secteurs.

## **Conclusion**

Dans le respect du cadre de vie et du développement économique, l'association Turenne-Environnement préconise une jonction à l'autoroute A 20 par l'échangeur 54, le plus proche du bassin de Biars/ Bretenoux, le seul à desservir de façon équitable nord et sud.

Dans l'état actuel du dossier, c'est l'itinéraire 4 qui réunit, dans le respect du bien commun, le meilleur aménagement de notre territoire, le respect du remarquable environnement lotois et corrézien, et (probablement) le moindre coût.

Peut-être y-aurait-il un intérêt véritable - mais ce serait un pis-aller - à rechercher un éventuel accès plus direct ou rectiligne à l'échangeur 54, au lieu de s'acharner à forcer aveuglément le passage dans la seule direction du nord.

## **Annexe 1**

L'autoroute A 20 étant l'axe qu'il faut atteindre au plus près pour circuler rapidement et dans les meilleures conditions, tant vers le nord que vers le sud, on s'aperçoit que c'est l'échangeur 54 qui offre la position la plus rapprochée de Biars/Bretenoux: il suffit de tracer un rayon (ici de 25 km) à partir de cette localité pour matérialiser cette évidence.

### **Conséquences:**

- 1) Rejoindre plus au nord l'A 20 (à Nespouls ou Noailles) est une moins bonne solution, même pour aller au nord.
- 2) L'itinéraire 1 par Martel et la D 840 était, dès 1994, le meilleur tracé imaginable. Il a été abandonné. Pourquoi ?
- 3) L'itinéraire 4 est, dans l'état actuel des routes et selon le critère de proximité autoroutière, le moins mauvais tracé.

ITINÉRAIRES	DIFFICULTÉS DU TERRAIN OUVRAGES D'ART	INTÉRÊT GÉNÉRAL AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	ENVIRONNEMENT	DISTANCES	COÛTS
<b>« Sud »</b>			Milieu naturel Paysages et cadre de vie Patrimoine protégé	T : Longueur totale du tracé E : Proximité de l'A20	Budget global du conseil général du Lot en 2008 : 224,6 M€ dont voirie (16%) : 36 M€ Coût estimé de la déviation de Puybrun : 10 M€ Coût d'un km de route standard : 1M€ Source : conseil général du Lot
1 Par les RD 803/840 Axe Saint-Céré-Souillac via Martel, A 20, éch. 54 (Gignac)	- Déviation de Vayrac par le sud - Voies ferrées à St Denis - Côte des Mathieux - Déviation de Martel par l'est	Transversale est-ouest Meilleur accès à l'aéroport et à la zone de Gignac	Pas de nouvelles atteintes	T : 47,4 E : 33,9	?  L'estimation de 1994 n'a pas été retrouvée
3 Par la D 720, la Tourmente, Cazillac, Fermontès, Brouillac... A 20 ch. 54	- Levée de la Tourmente - Voie ferrée - Terrassements très importants - Rampe de Mas-la-Coste (Toute rampe de plus de 6% nécessite une 3ème voie)	Néant	Atteintes à : - Vallée de la Tourmente - Vallée du Rionet - Nombreux sites et habitats sur Cavagnac, Cazillac, Sarrazac	T : 43,5 E : 30	Coût total en 2000 : 9,9 M€ (étude du cabinet ECEP mai 2000)
4 Par la D 720, 96, 840 Déviation nord de Martel A20 éch. 54	- Traversée de la Tourmente - Virages de la D 96 - Terrassements importants	Transversale est-ouest	Pas de nouvelles atteintes sauf raccordement D 720 - D 32 (moins d'un km)	T : 48 E : 34,5	Le conseil général du Lot communique : <i>Ce nouvel itinéraire nous fait économiser 9 M€</i> (La Dépêche 13-09-05)
<b>« Nord »</b>					
2 Par la D 720, la Tourmente, la D 8 (Corrèze) et tunnel sous Turenne. A 20, éch. 52 (Noailles)	- Levée de la Tourmente - Voie ferrée - Tunnel de 290m et tranchées ouvertes - Terrassements en habitat dense	Desserte touristique Turenne, gouffre de la Fage	Atteintes à : - Vallée de la Tourmente - Site de Turenne - Habitats sur Turenne et Noailles (nuisances)	T : 39 E : 39	Coût estimé en 2000 : 10 M€ Dont tunnel 6 M€ (étude du cabinet ECEP, mai 2000)

<p>5 Par la D 720, la Tourmente, la rampe de La Chapoulie, Sarrazac et Pech-Montat (Cressensac) A 20, pas d'issue directe</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Levée de la Tourmente</li> <li>- Voie ferrée</li> <li>- Terrassements lourds</li> <li>- <b>Nouvel échangeur entre les 53 et 54</b></li> <li>- <b>Rampe de La Chapoulie</b></li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Néant</b></p>	<p><b>Atteintes à :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vallée de la Tourmente aggravées par la rampe de La Chapoulie</li> <li>- Nombreux sites, habitats et propriétés sur Sarrazac et Cressensac</li> </ul>	<p>T : 39 <b>E : 31</b></p>	<p>Prévision du 29-09-08 : entre 70 et 80 M€ (La Dépêche, 27-09-08)</p>
<p>6-1 Par la D 720, la Tourmente, la rampe de La Chapoulie, La Bouzonie (Turenne) A 20, éch. 53 (Nespouls)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Levée de la Tourmente</li> <li>- Voie ferrée</li> <li>- Terrassements lourds</li> <li>- <b>Rampe de La Chapoulie</b></li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Néant</b></p>	<p><b>Atteintes à :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vallée de la Tourmente aggravées par la rampe de La Chapoulie</li> <li>- Nombreux sites, habitats et propriétés sur Sarrazac et Cressensac</li> </ul>	<p>T : 40 <b>E : 35</b></p>	<p style="text-align: center;">?</p> <p>Route à construire et rampe à trois voies</p>
<p>6-2 Par la D 720, la Tourmente, la rampe de Briat, Sarrazac et Chausseneige (Cressensac) A 20, éch. 53</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Levée de la Tourmente</li> <li>- Voie ferrée</li> <li>- Terrassements lourds</li> <li>- <b>Rampe de Briat</b></li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Néant</b></p>	<p><b>Atteintes à :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vallée de la Tourmente</li> <li>- Nombreux sites, habitats et propriétés sur Sarrazac et Cressensac</li> </ul>	<p>T : 41 <b>E : 36</b></p>	<p style="text-align: center;">?</p> <p>Route à construire et rampe à trois voies</p>
<p>6-3 Par la D 720, la Tourmente, <b>la Merlette</b> et la rampe du Saut-du-Chevalier A 20, éch. 53</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Levée de la Tourmente</li> <li>- Voie ferrée</li> <li>- Terrassements très lourds</li> <li>- <b>Rampe du Saut-du-Chevalier</b></li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Néant</b></p>	<p><b>Atteintes à :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vallée de la Tourmente</li> <li>- Vallée de la Merlette</li> <li>- Nombreux sites, habitats et propriétés sur Sarrazac, Turenne et Nespouls</li> </ul>	<p>T : 40,5 <b>E : 35,5</b></p>	<p style="text-align: center;">?</p> <p>Route à construire et rampe à trois voies</p>
<p>6-4 Par la D 720, la Tourmente, la rampe de Mas-la-Coste et <b>le Rionet</b> A 20, éch. 53</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Levée de la Tourmente</li> <li>- Voie ferrée</li> <li>- Terrassements très importants</li> <li>- <b>Rampe de Mas-la-Coste</b></li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>Néant</b></p>	<p><b>Atteintes à :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vallée de la Tourmente</li> <li>- Vallée du Rionet</li> <li>- Nombreux sites, habitats et propriétés sur Cazillac, Sarrazac, Turenne et Nespouls</li> </ul>	<p>T : 41,4 <b>E : 36,4</b></p>	<p style="text-align: center;">?</p> <p>Route à construire et rampe à trois voies</p>

## UNE PREOCCUPATION LEGITIME DES RIVERAINS : LES EMISSIONS DE CO2

Dans le but de réduire la pollution atmosphérique due au transport routier, l'Union Européenne a édicté depuis 1990 des normes de plus en plus sévères pour limiter les rejets polluants (oxydes d'azote, monoxyde de carbone, hydrocarbures et particules), ce qui a permis de les réduire d'environ 70%. Les normes Euro IV et Euro V, obligatoires pour l'une depuis le 1er octobre 2006 et pour l'autre à compter du 1er octobre 2009, devraient permettre une baisse supplémentaire de 80% des émissions de particules et de 30% pour les autres polluants.

A l'opposé de cette tendance, les émissions de CO2 du secteur des transports, directement liées à la consommation de carburant, ont augmenté de 15,4% entre 1990 et 2006. Ainsi, ce secteur représentait en 2006, 35% des émissions totales de CO2 dont 8,7% pour les poids lourds et 5,7% pour les véhicules utilitaires légers.

Les conclusions du Grenelle de l'Environnement ont retenu l'objectif de réduire de 20% d'ici 2020 les émissions de dioxyde de carbone (CO2) de l'ensemble des transports en France. Cet objectif a été repris dans le projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'Environnement.

C'est dans cette perspective que le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire et l'ADEME, en concertation avec la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers et la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France, ont élaboré une charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2. Cette charte, qui s'adresse aux sociétés de transport de marchandises, a été signée d'abord par six entreprises en mars 2007 puis par dix autres en décembre 2008, après consolidation de la démarche initiale par l'élaboration d'outils et de méthodes adaptés aux attentes et aux besoins des transporteurs.

Les chartes signées concernent environ 16 000 poids lourds en France et 18 000 conducteurs. Les plans d'actions sur 3 ans envisagés par les entreprises permettront d'éviter près de 90 000 tonnes de CO2 et la consommation de plus de 20 millions de litres de gasoil.

La démarche a, jusqu'à présent, été mise au point au plan national. Elle devrait être déclinée en région afin de toucher toutes les entreprises françaises.

Pour faire face à ces défis, les entreprises du transport routier de marchandises devront recourir à un portefeuille de solutions nouvelles, tant organisationnelles (utilisation de transports combinés rail-route, optimisation des flux logistiques), que technologiques (bridage des moteurs, aérodynamisme, pneumatiques économes...), sans omettre la formation et la sensibilisation des conducteurs à l'éco-conduite (diffusion des bonnes pratiques, mesure des consommations individuelles, challenges...).

**L'Association Turenne Environnement sera attentive à ce que les principaux transporteurs s'inscrivent totalement dans la démarche préconisée au plan national, de manière à préserver l'environnement et respecter les contraintes du développement durable dans ce secteur éco-géographique particulièrement sensible.**