

Un projet innovant



La **V**oie **V**erte de la **V**allée

*ou comment se déplacer
écologiquement dans le
« Triangle d'Or » ?*

Bernard Bousquet
Ingénieur Forestier - Docteur en écologie
bebousquet@wanadoo.fr
06 88 77 30 20

Si tout ou presque a déjà été dit au sujet de la déviation de Beynac, on n'a jamais beaucoup parlé des alternatives possibles. L'urgence climatique nous demande d'accélérer le rythme de nos mutations vers les mobilités vertes. L'idée d'une alternative à cette infrastructure onéreuse et ostentatoire qui aurait généré un trafic induit dans la vallée protégée n'est donc pas incongrue, surtout quand cette alternative est écologique et vise à réduire le trafic estival des véhicules dans le « Triangle d'Or », ce territoire périgourdin emblématique, millésimé, lourd d'histoire et de patrimoine.

Cette alternative, c'est la Voie Verte de la Vallée (3V), un concept de pénétration touristique innovant pour le Périgord Noir qui se modèle sur les richesses historiques, paysagères et écologiques de la région dont il respecte le patrimoine et la qualité de vie des habitants. Mais pour une meilleure intégration, il faut l'envisager comme s'articulant avec les autres composantes (tourisme, économie, transport, urbanisme...) d'un projet plus large d'éco-aménagement du territoire sarladais et du Périgord Noir.

Le projet 3V prône un système de mobilité propre et écologique en encourageant les touristes à visiter Sarlat et les sites de la vallée de la Dordogne (Beynac, Castelnaud, Marqueyssac, Les Milandes, La Roque-Gageac...) en train, en navette électrique, à vélo, à pied ou à cheval, en laissant leur voiture (éventuellement garée dans des écoparkings périphériques de la vallée). A un prix modique, les visiteurs prendraient plaisir à profiter du patrimoine sans les inconvénients générés par l'automobile en été : encombrements, pollution, difficulté de se garer, perte de temps.

Le projet s'appuierait sur trois modes de transport écologiques : l'un existe déjà, c'est l'actuel tronçon de voie ferrée entre Saint Cyprien et Sarlat, les deux autres restent à créer : un réseau de navettes électriques et un réseau de pistes cyclables. On peut aussi envisager d'autres cheminements, pédestre et équestre.

Le projet 3V concerne en priorité les visiteurs estivaux. Il fonctionnerait de juin à septembre, bien que la volonté politique locale d'étendre les périodes touristiques puisse accroître la période de fonctionnement du dispositif. D'autant qu'il s'adresse aussi aux élèves des établissements scolaires de Sarlat (lycée Pré de Cordy), en leur facilitant l'accès au train. Un tel arrêt (en face du lycée) n'existe pas à l'heure actuelle et les élèves sont donc obligés de rejoindre la gare de Sarlat pour prendre le train.

Une étude de faisabilité technique, socio-économique et environnementale est nécessaire afin de détailler les modalités du projet 3V.

L'étude de faisabilité déterminera entre autres l'impact social et écologique de ce transport par train des élèves, en remplacement des déposes en voiture par les parents, en bus ou d'autres alternatives peu commodes.

A la différence du contournement routier de Beynac, le projet permet à terme un retour sur investissement et est créateur net d'emplois. De plus, il peut être réalisé par tranches.

Nous souhaitons qu'il attire l'attention des décideurs : Communauté de Communes de Sarlat-Périgord Noir, Département, Région. Pour mémoire, le Département de la Dordogne reste pour l'heure focalisé sur le « nouveau

projet » de Mr Peiro, Président du Conseil départemental de Dordogne, qui vise, contre vents et marées, à terminer le chantier stoppé par le Conseil d'Etat en décembre 2018. En attendant, le département paye des astreintes financières quotidiennes pour non démolition des anciens éléments du chantier, dont cinq piles de pont qui encombrant le cours de la Dordogne.

La sous-utilisation touristique actuelle de la voie ferrée entre St Cyprien et Sarlat (5-6 trains /jour) justifie la pérennisation de cette ligne secondaire, notamment les récents travaux d'entretien entrepris sur la ligne et la réfection de la gare de Sarlat.

Dans un premier temps, la 3V serait initiée entre St Cyprien et Sarlat. Plus tard, une extension du projet 3V vers Le Buisson et Bergerac permettrait d'envisager (pour les touristes à destination de la « vallée Dordogne ») une desserte des départs/arrivées de/à l'aéroport international de Roumaguières.

La 3V est une opportunité d'optimisation de la voie ferrée existante avec des rames de train touristiques supplémentaires entre St Cyprien et Sarlat PC (Pré de Cordy). D'abord en été, la période de fonctionnement pourrait sans doute ensuite s'étendre à d'autres périodes de l'année.

La fréquence des rotations des rames est à définir dans l'étude de faisabilité. Elle devra être compatible avec le trafic TER régulier et la présence d'une seule voie ferrée.

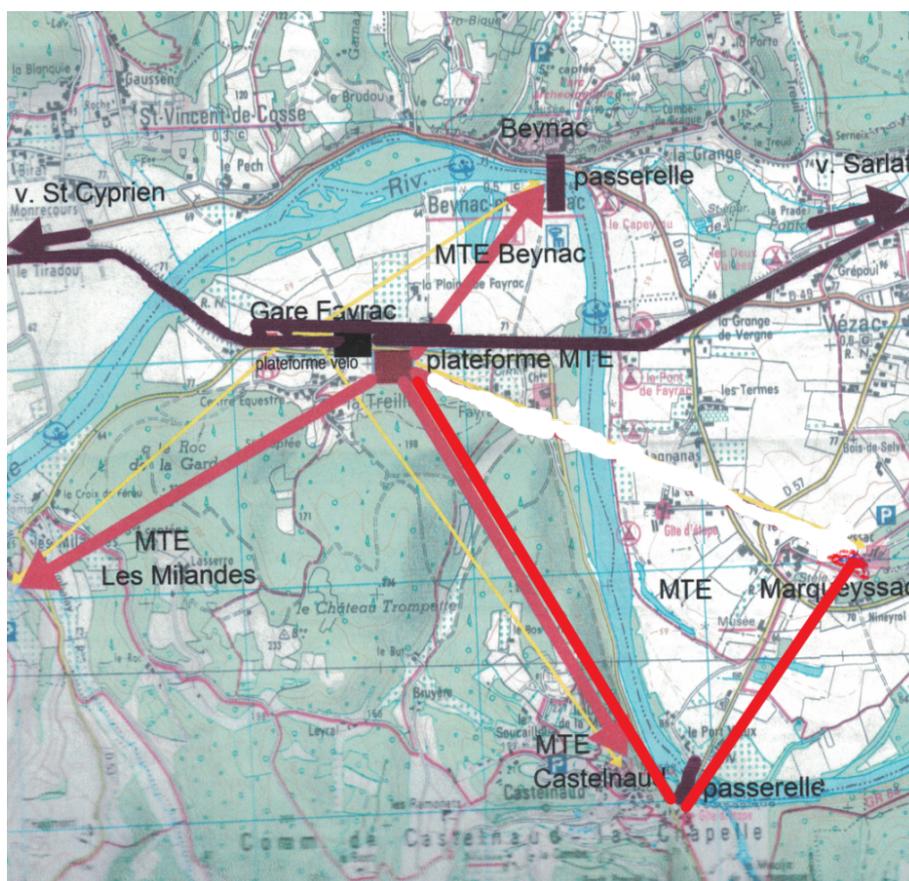
A priori, 3 dessertes seraient prévues : St Cyprien, Fayrac, Sarlat PC. A noter que le TER pourrait lui aussi s'arrêter à Pré de Cordy, principalement pour les scolaires venant ou allant à Bergerac et au-delà (sauf en période de vacances scolaires). Ce nouvel arrêt amènerait cependant la SNCF à reprogrammer tous ses trains entre Sarlat, Bergerac et Bordeaux.

Les rames pourraient fonctionner sur le modèle funiculaire ou téléphérique : deux rames partent en même temps l'une de Sarlat PC, l'autre de St Cyprien et se croisent à Fayrac (à mi-chemin), où une section en double voie d'une centaine de mètres est nécessaire à cet endroit précis.

Des aiguillages et un système de signalisation automatique sont nécessaires. Les rames (à hydrogène ?) peuvent être entièrement automatisées.

Rappelons que la desserte du Puy de Dôme par un petit train électrique (à crémaillère) qui transporte plus de 2 millions de visiteurs / an (donc rentable) permet d'éviter un trafic de 50 000 voitures et 5000 bus par an au site !

Les visiteurs descendent donc à Fayrac et ont le choix entre les navettes électriques, la marche à pied, la location de vélos, voire de calèches. Un réseau de chacun de ces types de mobilité les conduit vers les châteaux de Beynac,



Castelnaud, Marqueyssac, Les Milandes ou vers la Roque Gageac, selon leur choix.

L'arrêt de Sarlat PC présente des avantages pour le transport des touristes. En effet, la création d'un écoparking dans les environs du Pré de Cordy (peu urbanisé) est plus réaliste que dans le secteur de la gare SNCF, où le foncier est à présent plus difficilement disponible (centres commerciaux). A moins de le prévoir beaucoup plus à l'Est avec un système de navettes pour le relier à la gare.

Cela implique bien entendu la mise en place d'un système

de navettes urbaines vers/ depuis le centre ville (cité médiévale), avec des rotations calquées également sur celles des TER réguliers.

Remarquons que le projet fonctionne dans l'autre sens : les touristes arrivant à Sarlat par le nord (Montignac) ou par l'est (Souillac, Gourdon) pourront laisser leur voiture à Sarlat pour aller visiter avec une ou plusieurs mobilités douces les sites majeurs de la vallée Dordogne.

Les gares SNCF existantes opérationnelles sont celles de St Cyprien et de Sarlat ville. L'étude de faisabilité doit déterminer les aménagements nécessaires pour rouvrir la gare désaffectée de Fayrac. Avec l'avantage d'être entourée de terrains du département dont il faut trouver des moyens de valorisation depuis l'abandon du projet de déviation de Beynac. Possibilité de création d'un Centre d'interprétation touristique à l'intérieur de la gare, d'un restaurant,... permettant aux touristes d'utiliser les temps morts. Il est à prévoir des retombées économiques et sociales (emplois).

A noter aussi la proximité d'une grande plateforme béton (coulée pour les besoins d'un pont-rail avant que la déviation soit arrêtée) pouvant être mise à profit (située de l'autre côté de la voie ferrée).

L'arrêt de train à développer est Sarlat PC (Pré de Cordy).

Il faut évidemment franchir la rivière pour accéder aux sites touristiques (à l'exception des Milandes et de Castelnaud, en rive gauche).

Une difficulté se présente pour rejoindre le site touristique de Beynac (village et château), depuis la gare de Fayrac située de l'autre côté de la rivière.

1ère proposition : construction d'une passerelle en encorbellement accrochée au pont SNCF de Fayrac. Notons que pareille passerelle existe à Albi (convention entre la ville et la SNCF).

2ième proposition : navette fluviale entre les deux rives de la Dordogne, au pied de Beynac. Sur le modèle du bac inauguré récemment, quelques kilomètres à l'aval, à Calès / Mauzac et Grand-Castang, exclusivement réservé aux cyclistes et aux piétons.

Pour l'accès au château de Marqueyssac et/ou à La Roque-Gageac, il faudra prévoir la construction d'une seconde passerelle, suspendue au pont routier de Castelnaud, supprimant *ipso facto* l'étroit trottoir piétons, en élargissant l'espace de croisement sur le pont.

NB: étant donné l'étroitesse du pont de Castelnaud, aussi bien pour les véhicules que pour les piétons, il est nécessaire de construire une passerelle piétons et vélos en encorbellement accrochée au pont actuel et libérer les deux trottoirs actuels exigus (très dangereux), pour un croisement des véhicules plus confortable.



Passerelle d'Albi.