SOMMAIRE

==========

PREMIERE PARTIE : RAPPORT du COMMISSAIRE ENQUETEUR

Chapitre 1 : définition de la mission,

Chapitre 2 : objet de l'enquête publique,

Chapitre 3 : déroulement de l'enquête,

Chapitre 4 : observations reçues au sujet de l'enquête publique,

Chapitre 5 : commentaires du Commissaire Enquêteur

Chapitre 6 : liste des pièces annexes.

PREFECTURE de VAUCLUSE
05 DEC. 2007
D.R.C.L.E.

DEUXIEME PARTIE : CONCLUSIONS du COMMISSAIRE ENQUETEUR

CHAPITRE 1 : DEFINITION de la MISSION :

Par lettre enregistrée le 2 Août 2007 par le Greffe du Tribunal Administratif de Nîmes, Monsieur le Préfet de Vaucluse, saisi par le Conseil Général, demande la désignation d'un Commissaire Enquêteur en vue de conduire les enquêtes conjointes préalables à la Déclaration d'Utilité Publique, valant également enquête publique pour la protection de l'Environnement, et sur la mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols, valant Plans Locaux d'Urbanisme des Communes d'Orange et Courthezon.

Au vu des prescriptions

- du code de l'environnement,
- du code de la voirie routière,
- du code de l'urbanisme,
- de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000,
- du décret n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi du 12 juillet 1983,
- du décret n° 2001-230 du 27 mars 2001,

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nîmes m'a désigné pour conduire ces enquêtes par décision n° E 07 000187/84 en date du 14 août 2007.

Par suite, au vu des dispositions

- du code de l'environnement, notamment ses articles L 123-1 à L 123-16,
- du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles R 11.14.1 à R 11.14.15 introduits par le décret n° 85.453 du 23 avril 1985,
- du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L 11.1 à L 11.8 et R 11.1 à R 11.31,
- des articles L 121-4, L 123-8, L 123-16 et R 123-15 à R 123-25 du code de l'urbanisme,
- du décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 et les articles L 122-1 à L 122-3 du code de l'environnement sur les études d'impact,
- du décret n° 2005-467 du 13 mai 2005 portant modification du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- de la circulaire ministérielle n° 87-64 du 21 juillet 1987 relative à l'application de l'ancien article L 123-8 du code de l'urbanisme,

et au vu

- de la délibération n° 2006-224 du Conseil Général de Vaucluse en date du 18 Janvier 2007, sollicitant l'ouverture de l'enquête réglementaire nécessaire à sa réalisation,
- de la décision n° E 07 000184/84 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nîmes datée du 14 août 2007, me désignant comme Commissaire Enquêteur,

- du projet RD 72 : aménagement de la RD 72 entre la RD 976 et la RD 68 sur la Commune d'Orange – aménagement de la RD 72 entre le chemin de la Barnouine et la RD 950 sur la Commune de Courthezon,
- des pièces du dossier constitué en vue d'être soumis aux différentes enquêtes se rapportant à ce programme,

considérant que cette opération est régie par le décret n° 85-453 du 23 avril 1985, compte tenu de son incompatibilité avec les plans d'occupation des sols des Communes d'Orange et Courthezon et de son coût supérieur à 1.900.000 E,

considérant qu'il y a lieu d'engager simultanément une enquête publique portant à la fois sur l'utilité publique de l'opération projetée valant également enquête publique pour la protection de l'environnement, et sur la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols des Communes d'Orange et de Courthezon,

Monsieur le Préfet de Vaucluse a prescrit et organisé le déroulement de ces enquêtes par son arrêté n° SI2007-08-30-0040-PREF du 30 août 2007.

Conformément aux termes de cet arrêté, le présent rapport ne concerne que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, valant également enquête publique pour la protection de l'environnement.

Un rapport distinct est établi pour relater le déroulement de l'enquête ayant pour objet la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols, valant plans locaux d'urbanisme de ces deux Communes.

CHAPITRE 2 : OBJET de l'ENQUETE :

Depuis de nombreuses années, le Conseil Général de Vaucluse envisage d'aménager divers itinéraires de liaisons routières dans la partie Ouest du département afin de relier dans de bonnes conditions la vallée du Rhône et les Communes limitrophes situées dans le département du Gard vers les villes proches ou plus lointaines du département, en direction de Carpentras ou de Vaison, en restant à l'écart des agglomérations d'Avignon et d'Orange, dont le développement rend difficiles les mouvements de circulation automobile, en augmentation continue.

Dans le cadre du Schéma directeur de la voirie départementale, l'existence de la RD 72, située au sud d'Orange et au nord de Châteauneuf du Pape, constitue un maillon essentiel de communication entre la vallée du Rhône (RD 976) et l'axe Orange-Avignon (RD 950), tout en desservant également des habitations et des exploitations agricoles nombreuses, ainsi qu'une carrière de calcaire très active.

Son tracé est constitué d'un premier secteur d'un peu plus de trois kilomètres sur le territoire de la Commune d'Orange, et un second de près d'un kilomètre sur celui de la Commune de Courthezon.

Actuellement, l'assiette de cette première partie de la route est très hétérogène : elle comporte de nombreux secteurs étroits, des virages sans visibilité, des intersections non aménagées, une chaussée parfois déformée, des accotements inexistants ou non entretenus, des bâtiments d'habitation ou d'exploitation situés en bordure même de la route, auxquels on peut n'accéder souvent que dans des conditions difficiles, mais aussi quelques portions réalisées récemment de largeur convenable (deux voies de 3,50 m) avec carrefour giratoire.

Sur le territoire de Courthezon, l'itinéraire choisi par le Conseil Général, dans le cadre de la présente enquête publique, emprunte une partie de la RD 72, qui se trouve dans un état comparable en tous points. Il quitte ensuite la RD pour emprunter en direction du Nord-Est par un carrefour en T d'accès sans sécurité un ancien chemin de desserte de vignes, le chemin de la Barnouine, encore plus étroit, dont le revêtement est irrégulier, qui permet de rejoindre les routes à grande circulation Orange-Avignon et Orange-Carpentras par un pont (limité à 10 tonnes) enjambant le grand axe de l'autoroute A 7.

De cet ensemble, il découle des conditions de circulation souvent aléatoires et dangereuses, en particulier lors des croisements de véhicules, notamment des poids lourds, et un certain nombre d'accidents matériels et corporels, voire mortels, ont été constatés et sont redoutés.

L'environnement de cet itinéraire est important : outre le nombre d'habitations existantes, le plus souvent des résidences principales, celui des exploitations viticoles et des vignes avoisinantes classées pour la plupart dans l'appellation Chateauneuf-du-Pape, il faut noter également la présence de réseaux divers, de canaux d'irrigation, et de risques dûs à l'écoulement des eaux pluviales (surtout dans le sens Sud-Nord).

D'autres contraintes pourraient apparaître, elles restent modérées, que ce soit en matière de risques naturels (inondation ou mouvements de terrain), d'hydrogéologie, d'hydrographie, de faune et flore, d'identité paysagère ou patrimoniale.

Le projet soumis à Enquête Publique a donc pour objectifs :

- d'assurer une sécurité optimale des usagers et la fluidité du trafic, en améliorant la visibilité, les carrefours et accès directs, ainsi que les caractéristiques géométriques de la voie sur toute sa longueur,
- d'améliorer la traversée du quartier du Grès, sur le territoire d'Orange,
- d'assurer la sécurité des cycles et des piétons, en créant des accotements tout le long du tracé.

Quatre variantes sont proposées :

1. un aménagement sur place, rectifiant certains virages et carrefours, et élargissant la plateforme,
2. idem plus desserte Sud des maisons riveraines du lieudit Tramien et accès Nord sécurisés,
3. idem avec nouvelle voie au Nord pour traverser l'ensemble du hameau du Grès, l'ancien tracé servant de contre-allée pour l'accès des riverains,
4. idem et contournement du hameau du Grès par la création au Sud d'une nouvelle voie à proximité de l'emprise du canal de Pierrelatte, l'ancien tracé desservant les habitants du hameau.

Le Conseil Général retient la variante n° 2.

CHAPITRE 3 : DEROULEMENT de l'ENQUETE :

Elle s'est déroulée du Lundi 1er octobre 2007 au Lundi 5 novembre 2007, conformément aux termes de l'Arrêté de Monsieur le Préfet de Vaucluse, n° SI2007-08-30-0040-PREF du 30 août 2007 (annexe 1).

Le dossier d'enquête, qui m'a été remis, a été établi par la Société d'Ingenierie Eau & Environnement Provence Alpes Côte d'Azur, d'Aix en Provence, et concentre en un seul volume les pièces suivantes :

1. plan de situation,
2. objet de l'enquête, informations juridiques et administratives,
3. notice,
4. plan général des travaux,
5. appréciation sommaire des dépenses,
6. étude d'impact, dont
   - introduction,
   - analyse d'état initial du site et de son environnement,
   - justification du projet,
   - analyse des effets du projet sur l'environnement,
   - méthode d'évaluation des effets du projet sur l'environnement,
   - les mesures compensatoires,
   - résumé non technique,
   - coût des mesures d'insertion.

A l'occasion de mon passage dans les Mairies concernées afin de coter et parapher les registres d'enquête et les dossiers techniques, j'ai eu un entretien sur l'économie du projet le Jeudi 20 septembre à Orange avec Mme PEREIRA et le Vendredi 21 septembre à Courthezon avec Mme FOURNEL et Mr LAURENT que je remercie tous trois de leur accueil.

Un registre réglementaire de 20 pages, destiné à recevoir les observations du Public relatives à cette enquête a été ouvert dans chacune des Communes concernées, à Orange par Mr ROULPH, Adjoint délégué à l'Urbanisme, et à Courthezon par Mr ROCHEBONNE, Maire de Courthezon (annexes 2 et 3).

Les dossiers d'enquête et les registres, déposés dans les bureaux des Services techniques municipaux à Orange et à l'Hôtel de Ville de Courthezon, ont été mis à la disposition de toute personne intéressée, aux jours et heures habituels d'ouverture de ces locaux.

Après vérification, j'ai noté que les règles de publicité par affichage avaient bien été respectées comme en témoignent les deux certificats établis l'un pour le compte de la Ville d'Orange le 20 septembre, l'autre pour Courthezon le 14 septembre (annexes 4 et 5).

Les insertions réglementaires dans l'édition « Vaucluse » de deux journaux habilités ont été effectuées par les soins de la Préfecture de Vaucluse

- dans la Provence, les 14 septembre et 3 octobre,
- dans Vaucluse Matin-le Dauphiné, les 13 septembre et 4 octobre.

Compte tenu de la proximité géographique des Villes concernées, j'ai assuré trois permanences dans les locaux municipaux :

- le Lundi 1er octobre, de 9 h 30 à 11 h 30 à Courthezon, et de 14 h 30 à 16 h 50 à Orange,
- le Mercredi 17 octobre, de 9 h 30 à 11 h 50 à Courthezon, et de 14 h 30 à 16 h 50 à Orange,
- le Lundi 5 novembre, de 9 h 30 à 11 h 30 à Courthezon, au cours de laquelle je me suis entretenu avec Mr ROCHEBONNE , Maire, Mme GLEYSON et Mr MIQUEL, 1er adjoint, et de 14 h 30 à 17 h à Orange.

A l'expiration du délai prévu, le 5 novembre, conformément à l'Arrêté de Monsieur le Préfet de Vaucluse, les registres destinés à recueillir les observations du public ont été clôturés, respectivement par Mr ROULPH, Adjoint délégué à l'Urbanisme d'Orange, et par Mr ROCHEBONNE, Maire de Courthezon, et m'ont été transmis par courrier le 6 novembre.

CHAPITRE 4 : OBSERVATIONS RECUES en cours d'enquête :

A - Pour la partie de la RD 72 SITUEE sur le TERRITOIRE de la Ville d'ORANGE :

Le registre ouvert comporte 26 observations écrites, et 8 lettres ont été reçues au titre de ma mission, ce qui démontre une participation notable de la population sur l'objet même de cette enquête, qui met en cause la situation de bon nombre de résidences particulières et d'exploitations viticoles en regard de la rénovation indispensable d'une liaison routière utile, mais dangereuse.

1. Observations écrites :

Mr Gérard CHARVIN demande comment ses véhicules et engins agricoles pourront accéder à son habitation et à son exploitation agricole si la variante 2 est réalisée ? De même, qu'en sera-t-il de tous les réseaux divers installés le long de la chassée actuelle ? Un mur antibruit peut-il être édifié ?

Mr GUIGUE, riverain du chemin du four à chaux, soulève le problème de l'écoulement des eaux pluviales, les fossés et le canal de Pierrelatte pouvant avoir une capacité insuffisante du fait de la surface des terres environnantes.

Mr et Mme Philippe BRUNEL posent la même question et proposent de retenir la variante 1 (simple élargissement de la route, mettant leur maison à plus d'un mètre de la chaussée).

Mme Annie ROCHE préfèrerait garder la route existante dans le cadre du projet n° 1, en limitant la vitesse à 50 km/h et en prévoyant un mur antibruit, en ajoutant que le projet n° 3 amputerait gravement sa propriété.

Mr Claude JEAUME est favorable à l'option n° 1, après étude approfondie de son impact sur l'environnement et l'écoulement des eaux pluviales, mais réservé sur le passage de la circulation de Châteauneuf du Pape et du sud de la zone vallée du Rhône-Sorgues vers la RD 72. De plus, pour lui, la variante 4 est absurde, du fait du risque majeur d'inondations sur son parcours.

Mr Jean Paul BATARD préfère garder la route existante avec vitesse limitée, en attirant l'attention sur la présence d'enfants scolarisés et sur le ramassage scolaire aux abords du hameau du Grès.
Il pense que la variante 4 permettrait de réaménager et d'entretenir le canal de Pierrelatte.
Il suggère également de faire dévier les poids lourds par l'autoroute, entre la barrière de service de Lampourdier et la sortie d'Orange Sud.

Mme FARDEL est favorable à l'agrandissement de la route sur 1 m ou 2, avec vitesse limitée, et vraiment opposée aux projets 2, 3 et4.

Mr Julien PERRIN est favorable à un léger agrandissement de la RD 72 existante vers le Nord, avec vitesse limitée à 70 km/h pour les VL et 50 pour les poids lourds.
En tant que Responsable de l'A.S.A. de la Meyne et d'une Commission de travaux, il considère que la construction d'une nouvelle route est totalement incompatible avec les risques d'inondation et fait toutes réserves sur ce point.

Mme Martine THOUMY demande que l'accès à son Domaine reste possible pendant la durée des travaux afin de ne pas compromettre l'équilibre et la bonne marche de son exploitation.

Mr Lucien PERRIN pense que le tracé de la variante 1 est le plus judicieux, en recommandant de préserver le gros chêne vert et de faire attention au Vabre.

Mr Jacky BRUNIER opte pour le tracé 1, en étant opposé à la variante 4.

Mr Jean Marie LIOTARD est totalement opposé au projet n° 2, qui entraîne la perte de terrain et une diminution très nette de la valeur vénale de sa propriété.
Il n'est pas opposé aux projets n° 1 et 3, et favorable au projet n° 4.

Mr CAUVIN-VAUTIER préfère le projet n° 1, moins dommageable, et ne voit pas l'utilité d'une voie nouvelle située au Sud de sa propriété.

Mr Jean SERGUIER est favorable au projet n° 1, qui recalibre et met en sécurité la route. Il s'oppose totalement aux trois autres variantes, qu'il considère complètement déconnectées de l'environnement géographique.

Mr Maxime DAUMEN pense que le projet n° 1 convient le mieux au quartier du Grès : chaussée mise aux normes (2 x 3,50 m et 2 x 1,50 m), consolidation des accotements, amortissement des courbes et virages dangereux, mise en place de ronds-points aux carrefours des chemins de Maucoil et du Four à chaux ainsi que RD 72 - RD 976, sans dénaturer le paysage ni doubler les surfaces imperméables ni modifier le bassin versant Sud, et en étant probablement le moins coûteux.
La voie créée par le projet n° 2 est traumatisante, car elle coupe en deux les vignes A.O.C., elle crée de nombreux délaissés et augmente l'imperméabilisation des sols.
Le n° 3 n'est pas intéressant : il se traduit par le contournement de nombreuses habitations et augmente cette imperméabilisation.
Le n° 4 est le plus mauvais : il reprend tous les inconvénients du n° 2, détruit plus de vignes, est très proche de trois ou quatre habitations, occasionne des nuisances entraînant une forte dévaluation de ces propriétés.
Le quartier du Grès est tranquille : il faut protéger le milieu agricole et l'écologie, sans créer des routes rapides où peuvent se produire de nombreux accidents plus ou moins graves.

Mr Gérard CHARVIN intervient une seconde fois : sa résidence a été construite en 1999, le permis de construire ne prévoyant aucune restriction. Pour lui, la variante 3, passant à quelques mètres de sa demeure, impliquerait une expropriation pure et simple, aussi préfère-t-il le recalibrage de la route, avec vitesse limitée à 70 km/h.

Mr Laurent CHARVIN considère que la variante 1 est la mieux appropriée, pour le respect de la nature, des cultures, des riverains, avec limitation de vitesse à 70 km/h qui faciliterait la circulation des engins agricoles

Mr et Mme Philippe GRANGER sont opposés à l'agrandissement de la route devant chez eux (près du chemin de Maucoil) pour des raisons de sécurité, pollution, environnement, dévaluation des mas et du quartier.
Seule, l'expropriation des mas et des terrains peut permettre l'aménagement de cet itinéraire qui va supporter un nombre important de poids lourds et de véhicules et rendra la vie impossible.

Mr et Mme Serge TRAMIER sont intéressés par le projet n° 4, qui écarte la route des nombreuses habitations riveraines de la RD 72.
Ainsi, le bruit et la pollution seraient réduits, la sécurité favorisée.

Pour Mr Jean Paul DAUMEN, quelque soit le projet retenu, son exploitation et son image de marque seront touchées ; aussi, souhaite-t-il que l'aménagement soit le moins traumatisant possible et prévoit la plantation d'arbres et de haies.
La variante 4 ajouterait un nouveau préjudice à son exploitation située chemin de Maucoil, en rendant inutilisables plusieurs parcelles.
La solution 1, assortie d'une limitation de vitesse à 70 km/h, serait la moins traumatisante, le quartier ayant une vocation principalement viticole.
Les variantes 3 et 4 sont les pires.
La variante 2 crée d'autres problèmes, en matière de réduction des surfaces d'A.O.C. et d'écoulement des eaux de pluie.
Propriétaire de la parcelle 308, sur laquelle se trouve son habitation, il demande que son environnement soit sauvegardé et qu'il n'y ait pas de nouvelle route au Sud de celle-ci.

Mme Laurence SERGUIER, Mme Lauren BRUGGER et Mr Sébastien DUTILH souhaitent que le projet se limite à la mise en sécurité de la route existante.

Mme Sylvie GRANGER souhaite voir la réalisation de la variante n° 4, qui ne touche aucune habitation.

Mr Philippe GRANGER, en tant que gérant du Domaine la Merueuille, constate que l'agrandissement de la RD 72 aura pour conséquence de diminuer la surface des vignes issues de plusieurs générations, ainsi que le rendement et le chiffre d'affaires de cette propriété. Il ne peut donc accepter cette situation qui atteint son outil de travail.

2. Lettres reçues :

- a) Au titre du Syndicat des Vignerons des Côtes du Rhône, Mr PERRIN, Président du Syndicat des Vignerons d'Orange et Mr PALY, Président du Syndicat Général des Vignerons des Côtes du Rhône, rappellent, dans leur lettre du 11 octobre, l'objet de leur Syndicat, qui défend les intérêts des A.O.C. Côtes du Rhône et Côtes du Rhône Villages, en veillant à la préservation de la stricte délimitation de cette appellation qui procure de la valeur ajoutée au territoire, toute amputation étant définitive et irréversible.

Ils affirment ne pouvoir être que favorables à la nécessité d'un aménagement de la RD 72, mais constatent que le projet de variante 2 supprime 15.351 m2 de vignes A.O.C., ainsi que la coupure de 16 parcelles, alors que la variante 4 est tout aussi pénalisante.

Ils proposent donc le décalage de la route d'un mètre vers le Nord avec vitesse limitée à 70 km/h, et l'étude d'une sortie directe des maisons concernées au niveau du hameau du Grès pour sécuriser les accès, qui ne consommeraient pas d'espace A.O.C. et ne couperaient pas les habitations.

A défaut, si la contre-allée prévue par la variante 2 devait être réalisée, MM. Les Présidents suggèrent qu'elle soit ramenée au plus près des limites des parcelles ou du chemin existant au Nord du canal de Pierrelatte afin d'éviter de consommer des espaces complémentaires et de couper des parcelles exploitées.

- b) Au titre du Syndicat Intercommunal de Défense Viticole de l'Appellation d'Origine Châteauneuf du Pape, les deux co-Présidents, MM. CHASTAN et THEVIOT, interviennent par lettre du 15 octobre pour l'ensemble du projet d'aménagement de la RD 72 et du chemin de la Barnouine sur le territoire des deux Communes concernées, Orange et Courthezon.

En rappelant l'objet de ce Syndicat, qui est de défendre les intérêts des A.O.C. Côtes du Rhône, Côtes du Rhône Villages et Châteauneuf du Pape et des vignerons, en veillant à la préservation de l'aire de chaque A.O.C., compte tenu de la valeur ajoutée apportée au territoire, ils précisent être favorables au principe de la nécessité d'aménagement de ces deux routes, mais s'inquiètent des conséquences des projets proposés.

La variante 2 de la RD 72 consommerait 15.351 m2 de vignes A.O.C et couperait plusieurs parcelles ; la variante 4 est très destructrice de terres exploitables, alors que le report de un mètre vers le Nord au niveau du hameau du Grès permettrait de sécuriser l'accès sur la route, sans création de cette desserte.

L'aménagement du chemin de la Barnouine consommerait 9.828 m2 d'A.O.C. Châteauneuf du Pape, et beaucoup moins si le tracé actuel était recalé, ce qui maintiendrait certaines courbes : du fait de la notoriété et de la valeur économique de l'A.O.C Châteauneuf, il paraît conforme à l'intérêt général d'étudier toute solution permettant d'éviter son amputation.

- c) Lettre du 22 octobre de Mr Jean Claude HARDY, habitant à Falaise :

Ce courrier concerne la RD 72, aux abords du hameau du Grès, où le fils de Mr et Mme HARDY a trouvé la mort le 24 décembre dernier.

Mr HARDY, membre de la Prévention Routière du Calvados, a prévenu celle d'Avignon et Mr Julien COURBET, et demande que cette route soit mise en sécurité d'urgence.

Il joint une lettre du 1er février 2007 que Monsieur le Maire d'Orange et Conseiller Général lui a adressée personnellement à la suite de cet accident.

Mr BOMPARD relève le caractère dangereux de la RD 72, annonce la réalisation prochaine de travaux d'aménagement, et, en attendant ceux-ci, indique qu'il a demandé à Mr le Préfet de Vaucluse de limiter la vitesse de part et d'autre de la RD 68 (Orange-Châteauneuf) à 70 km/h pour la partie Ouest et 50 km/h à l'Est, tout en demandant à la Police Municipale la mise en place de contrôles de vitesse afin d'enrayer le nombre des accidents sur cet axe.

- d) Lettre du 5 novembre de Mr Jean ROUX, habitant le hameau du Grès :

Opposé à la réduction des terrains lui appartenant, Mr ROUX pense qu'il est préférable d'élargir la route existante, solution moins onéreuse, afin de faciliter la circulation des engins agricoles, mais aussi d'éviter d'en faire une voie rapide, à ronds-points ou radars.

- e) Lettre du 5 novembre de Mme Christine ARNALDI de Peymeinade (Alpes Maritimes) :

Mme ARNALDI intervient pour le compte de ses Parents, habitant le hameau du Grès.

Elle rappelle que la RD 72 supporte une circulation de plus en plus importante et qu'elle s'est dégradée, ce qui rend nécessaires des travaux pour l'aplanir et stabiliser les bas-côtés ; la construction d'une route nouvelle lui paraît trop onéreuse, par rapport à la réfection et à l'agrandissement de la voie existante.

Par ailleurs, cette création entraînerait de nombreux inconvénients : au niveau des inondations éventuelles provenant du Sud (le Lampourdier) vers le Nord, de la destruction de la faune et de l'environnement du quartier, ainsi que de la sécurité des riverains.

Elle conclut en demandant que les travaux de réaménagement, agrandissement et aplanissement, avec vitesse limitée à 70 km/h, soient réalisés, ceci étant plus rapide que la construction d'une nouvelle route.

- f) Télécopie du 5 novembre de la Chambre d'Agriculture de Vaucluse :

Le Représentant de cet Organisme ne conteste pas l'intérêt général du projet, mais s'inquiète des ponctions prévues sur les parcelles agricoles, notamment au Sud du Grès par les variantes 2 et 4, et souhaite que des modifications soient apportées à cette situation.

- g) Lettre du 3 décembre de Mr Henri CHEVALIER :

Celui-ci, Président du Syndicat des Exploitants Agricoles d'Orange, trouve que la variante n° 1 est la seule raisonnable et réalisable : elle consomme moins d'espace et, par comparaison aux tronçons déjà existants, pourra être parfaitement sécurisée.

Les autres projets modifient le bassin versant (risques de ravinage et inondations), coupent de nombreuses parcelles de vigne, créent un gaspillage de terres agricoles (ce n'est pas le moment), sans remembrement possible (voir celui découlant de la construction du T.G.V. qui ne serait toujours pas effectué), créent de la pollution et des nuisances.

Il demande simplement la présence d'une route permettant des liaisons faciles en toute sécurité, aux agriculteurs l'accès à leur lieu de travail sans gêner les autres usagers.

Economiser la terre prépare l'avenir .C'est aussi économiser l'argent du Conseil Général.

En conclusion, il apparaît que les adhérents du Syndicat des Exploitants Agricoles d'Orange sont en totale opposition avec les tracés 2, 3 et 4 et resteront vigilants.

h) - Lettre du 5 novembre de la fédération des Syndicats de Producteurs de Châteauneuf du Pape :

Cette lettre m'a été remise par l'intermédiaire de la Mairie de Courthezon, et développe les commentaires de Mme ARMENIER, Présidente, et de Mr BERTHET RAYNE, Vice-Président.

La RD 72 doit conserver son caractère de desserte locale et ne pas se substituer aux grandes routes départementales ou régionales. Le tracé projeté ne doit pas générer un accroissement des nuisances sonores, visuelles et environnementales pour les riverains, bien qu'il ne soit pas neutre en matière d'impact sur le patrimoine aussi bien viticole que bâti.

Le nouveau tracé devrait suivre l'itinéraire actuel, sans emprise accrue ni dommageable sur le foncier bâti ou viticole, avec limitation de vitesse sur les voies empruntées par les véhicules et les engins agricoles de façon à ne pas augmenter la dangerosité de la circulation.

Plus précisément, le SYVIPRO pense que la variante 4 doit être abandonnée : elle crée de nouvelles nuisances, empiète fortement sur le foncier viticole dans un secteur difficile en forte déclivité, où l'écoulement des précipitations est aléatoire.

Il doute de la pertinence de la variante 2, créant une voie de dégagement au sud du hameau ; repousser un peu le tracé vers le Nord serait plus adéquat et permettrait de dégager les accès des habitations riveraines.

Le sens giratoire prévu au carrefour de la route du Grès et du chemin de Maucoil devrait être déporté vers l'Ouest afin de préserver l'habitat et de réduire les nuisances prévisibles.

B - Pour la partie de la RD 72 et le chemin de la Barnouine sur le territoire de COURTHEZON :

Le registre ouvert comporte 8 observations écrites, 4 lettres et une carte I.G.N. D 84 ont été remises au titre de ma mission, ce qui démontre une certaine participation de la population sur l'objet de cette enquête, qui met en cause les habitations riveraines de la partie RD 72 et bon nombre d'exploitations viticoles d'A.O.C. Châteauneuf du Pape sur la partie Chemin de la Barnouine.

1. Observations écrites :

Mme Micheline LAURENT est favorable au projet qui doit permettre de faire passer la nouvelle route à une distance suffisante des habitations.

Mr Jocelyn HOMMAGE, propriétaire de 6 ha de vignes, est défavorable car ce projet morcelle la parcelle n° 85, plantée en Châteauneuf du Pape dont il est propriétaire en plusieurs parties inexploitables, ce qui prive son exploitation de toute rentabilité.
Dans le cas où ce projet serait réalisé, il demande à avoir d'autres vignes classées en Châteauneuf du Pape en remplacement.

Mr Jean Pierre LAMBERT (deux interventions) est défavorable au tracé proposé car sa propriété serait amputée de la parcelle n° 89, en Châteauneuf, indispensable à la bonne marche de son exploitation.
Le va et vient incessant des véhicules nuira à l'appellation Châteauneuf du fait de la pollution atmosphérique, ainsi qu'au tourisme viticole ou non et à l'harmonie actuelle du vignoble, sans compter les risques élevés de réalisation d'accidents.
A ce titre, une réclamation écrite détaillée m'a été remise, qui constitue la note n° 1 analysée plus loin, à l'appui de laquelle est jointe la carte I.G.N. citée ci-dessus.
Mr LAMBERT est opposé à l'expropriation de sa parcelle n° H 89 située au quartier Coudoulet, comme à son morcellement.
Il demande la révision du projet qui deviendra un axe de liaison principale, qui ne règlera pas la circulation des véhicules lourds et super lourds polluants, émettant gaz et poussières, passant actuellement par Châteauneuf du Pape et/ou Orange, et interroge : que deviendra ce trafic ?

Mme Marie Rose LAMBERT, son épouse, a le même avis défavorable sur le projet soumis à l'enquête publique qui, d'une part, va amputer sa propriété d'une partie classée en appellation Châteauneuf du Pape, et, d'autre part, entraînera un trafic important, dangereux et polluant. Elle demande donc un nouveau tracé.

Sont intervenus dans le même sens défavorable :
Mme Maria ROUX, ses enfants MM. Cédric et Frédéric ROUX (parcelles H 101 et 102),
Mr Christian FEUGERE et Mme Valérie FEUGERE (qui m'ont remis ensuite la lettre n° 4),
Mr Germain BLANCHARD (parcelles H 695, 689 et 1398).

2. Documents et lettres reçues :

a) - Note de Mr LAMBERT remise le 2 novembre, avec à l'appui la carte I.G.N. D 84 (n° 1).

Dans ce document, Mr LAMBERT expose ses considérations sur les grands axes de circulation constatés entre le Gard et les autres départements languedociens, d'une part, et, d'autre part, le Vaucluse et les autres régions alpines ou provençales :

au Nord-Ouest, à partir de Pont-Saint-Esprit et Bollène,
au Sud-Ouest, à partir de Villeneuve-lès-Avignon et Avignon,
au centre Ouest, à partir de Caderousse, du pont de Roquemaure et Sauveterre.

Selon lui, c'est ce dernier itinéraire qui amènera un trafic très important sur le tracé projeté par le Département, car ces flux de circulation, aux conséquences irrémédiables, relieront dans les deux sens
Mornas, Piolenc et Orange vers le Sud,
les départements des Alpes, Isère, Drôme, par Valréas, Sérignan, Jonquières,
Nyons, Vaison, Cairanne et les Communes de la vallée de l'Ouvèze,
Carpentras et les pays de la COVE,
Apt, Velleron, Cavaillon et au-delà le Var et les Bouches du Rhône,
la zone commerciale d'Avignon Nord, le Pontet, Sorgues et Bédarrides.

A moins que, comme d'autres rocades ou déviations ont été créées ou en voie de l'être dans le Vaucluse, la décision soit prise de construire une route au sud-Est de Châteauneuf du Pape, allant de Marcoule et Caderousse vers le Nord de l'embouchure de l'Ouvèze dans le Rhône, à Sorgues, qui traverserait des zones à faible densité de population, incultes ou de faible rapport, sans présence d'appellation A.O.C. Châteauneuf , et qui préserverait l'environnement.

Ensuite, Mr LAMBERT interroge sur les conséquences du transfert de trafic des véhicules lourds et super lourds transitant actuellement par Orange et Châteauneuf du Pape : la sécurité des riverains est tout aussi importante que celle des usagers de la route, et la situation des habitants, des piétons, cyclistes, engins agricoles ne peut aller qu'en s'aggravant.

Même si la déviation du trafic lui paraît tout à fait nécessaire, et revêt un caractère d'intérêt général, elle ne doit pas aller à l'encontre des intérêts de chacun, riverains, utilisateurs, et viticulteurs, et la création d'un axe de liaison principal, supportant une circulation super dense, ne peut qu'entraîner la dégradation des conditions de sécurité, de confort des usagers et créer des accidents plus nombreux.

Enfin, Mr LAMBERT constate que le projet proposé entraînera une destruction du parcellaire et amputera l'appellation Châteauneuf du Pape d'une superficie non négligeable.
La pollution, les nuisances sonores et visuelles auront un impact négatif sur la qualité des cuvées, l'harmonie du vignoble, la publicité et le tourisme, et sur la préservation de l'environnement et l'image de marque de l'appellation Grand Cru de Châteauneuf du Pape.

Le morcellement des parcelles va priver les viticulteurs de la seule source de revenu dans la période actuelle, les conditions d'exploitation seront dangereuses (engins agricoles proches de la route et circulant lentement), le financement d'une éventuelle expropriation sera basé sur la valeur de la terre et non sur son revenu porteur pour les générations à venir, le projet d'aménagement proposé a donc bien des conséquences sur la pérennité des exploitations touchées.

En conclusion, Mr LAMBERT est opposé à l'expropriation de la parcelle H 89 qui lui appartient ou à son morcellement, et demande la révision du tracé de la route qui deviendrait un axe de liaison principale.

b) - Lettre du 5 novembre du Syndicat Intercommunal de Défense Viticole de l'A.O.C. Châteauneuf :

MM. CHASTAN et THEVIOT, Co-Présidents de ce Syndicat, attirent mon attention et celle de Mr le Maire de Courthezon sur les conséquences du projet d'aménagement du chemin de la Barnouine découlant des acquisitions de parcelles recensées dans l'aire de l'A.O.C. Châteauneuf du Pape.

Sans en contester l'utilité, le S.I.D.V.A.O.C. pense que la variante retenue pénalise gravement les parcelles de huit petites propriétés, ce qui aura des conséquences économiques dramatiques pour ces exploitations qui, pour la plupart, ne possèdent pas d'autres parcelles plantées en Châteauneuf, en fragilisant leur rentabilité économique et financière, et en amputant de ce fait le tissu économique local.

Du fait des contraintes rencontrées dans cet aménagement, le Syndicat demande un réexamen du projet afin de tenir compte de la gravité de la situation économique locale et de la détresse de certains vignerons de Châteauneuf, condamnés à disparaître.

c) - Lettre du 5 novembre de la Fédération des Syndicats de Producteurs de Châteauneuf du Pape :

Comme précédemment, en page 12, au titre de la Commune d'Orange, Mme ARMENIER, Présidente, et Mr BERTHET RAYNE, Vice-Président, ajoutent les commentaires suivants aux registres d'enquête :

La RD 72 doit conserver son caractère de desserte locale et ne pas se substituer aux routes nationales ou autoroutes du département. De même, le nouveau tracé ne doit pas générer un accroissement des nuisances sonores, visuelles, environnementales pour les riverains, bien qu'il ne soit pas neutre en matière d'impact sur le patrimoine tant viticole que bâti.

Le projet devrait suivre le tracé actuel, sans accroissement d'emprise sur le foncier bâti ou viticole, ni de dommages supplémentaires, avec limitation de vitesse sur les voies empruntées par des véhicules divers et des engins agricoles.

Plus précisément, le SYVIPRO propose de réaliser un carrefour giratoire au croisement RD 72-chemin de la Barnouine, d'éviter la création de lignes droites trop importantes et de nouvelles emprises sur le foncier viticole pour ne pas morceler des parcelles et créer des délaissés trop importants.

d) - Lettre du 5 novembre de Mr Christian et Mme Valérie FEUGERE :

Défavorables au projet présenté, ils craignent une très forte augmentation de la densité du trafic de tous véhicules, avec beaucoup de nuisances, pollutions et dangerosité, en particulier pour leurs enfants, cyclistes, piétons et engins agricoles, en ajoutant que leur habitation, riveraine du chemin de la Barnouine, perdrait une valeur considérable.

Il souhaitent donc que le projet soit revu et que la route passe soit au Sud des parcelles situées en dessous du chemin de la Barnouine, soit au Nord par le pont de Beaucastel proche du péage de l'autoroute A 7.

En faisant allusion aux « accords » découlant des récentes discussions du Grenelle de l'environnement, ils vont entreprendre des démarches afin de ne pas être floués tant au niveau du cadre de vie qu'au niveau financier.

CHAPITRE 5 : COMMENTAIRES du COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Emanant de particuliers et d'organisations représentant les viticulteurs, de nombreuses interventions et observations, ainsi que plusieurs courriers, ont été enregistrés au titre de cette mission, qui est, je l'ai rappelé, un préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, et non l'examen détaillé des parcelles concernées par le projet soumis par le Conseil Général.

J'ai noté que Mr HARDY nous a adressé une copie de lettre de Mr BOMPARD, Maire d'Orange et Conseiller Général, faisant connaître sa position sur la nécessité de mettre en sécurité le tracé de la RD 72 sur le territoire de sa Ville en raison de son caractère dangereux ; en attendant la réalisation des travaux d'aménagement annoncés, il dit avoir proposé à Mr le Préfet de Vaucluse d'instaurer dès maintenant des limitations de vitesse, et je pense que ceci pourrait constituer sans plus attendre un test pour juger de la capacité des usagers à maîtriser le trafic actuel et prévisible que cette route peut être amenée à supporter.

Mr ROCHEBONNE, Maire de Courthezon, m'a fait part verbalement des ses préoccupations découlant du fait que le centre et les abords de sa Commune ne peuvent supporter une circulation de véhicules de plus en plus intense, provenant des grands axes de communication que sont la RD 907, la RD 950, la RD 976 et la RD 72. Il lui importe de trouver une solution alternative, et le projet de modification du chemin de la Barnouine répond à ce besoin, en l'élargissant et le rendant plus sûr, tout en préservant du mieux possible les intérêts des viticulteurs et riverains limitrophes de cette voie.

Par ailleurs, à l'occasion d'un entretien avec Mr DIGIOVANNI et Mme GAGNEBIEN, responsables du Service Etudes et Grands Projets routiers du Conseil Général, ceux-ci m'ont exposé les principes qui ont guidé la conception du projet soumis à cette enquête, ainsi que la définition des quatre variantes proposées pour le tracé de ce nouvel itinéraire.

Il s'agit de mettre en œuvre le schéma directeur de la voirie départementale, en structurant la partie Ouest du Vaucluse, en améliorant l'ensemble des caractéristiques techniques d'un axe de désenclavement déjà existant, en privilégiant la sécurité de tous les usagers (particuliers, viticulteurs, entreprises) et des riverains (en ménageant des accès spécifiques), notamment au niveau du hameau du Grès où une densité certaine de familles et d'enfants est constatée.

De ces nombreuses prises de position, je retiens plusieurs axes de réflexion :

> Tout d'abord, je constate que la quasi-totalité des témoignages reçus souligne la nécessité d'aménager le tracé actuel de la RD 72 et du chemin de la Barnouine sur le territoire des deux Communes intéressées afin d'obtenir plus de confort pour les usagers et plus de sécurité pour ceux-ci et les riverains.

Personne ne conteste réellement l'utilité de cet itinéraire pour la circulation locale ou touristique, à proximité des caves reconnues de Châteauneuf du Pape ou autres A.O.C., pour les transports scolaires près du hameau du Grès, pour le passage des tracteurs ou autres engins agricoles desservant de nombreuses vignes et exploitations limitrophes de cette voie, sans oublier le va et vient découlant de l'activité importante de la carrière de calcaire voisine.

Bien que je comprenne que ceci paraisse difficile ou regrettable pour certains, l'accent est mis sur l'intérêt général présenté par cette opération et sur le caractère d'urgence justifiant les travaux d'élargissement de la chaussée, son recalibrage, la création d'accotements et de fossés suffisants, la rectification de certaines courbes (par exemple au Grès) ou de certains virages (par exemple à la Barnouine), ainsi que la réalisation de carrefours giratoires prévus (RD 976, four à chaux, Maucoil) ou souhaités (le Chêne, la Barnouine).

En contrepartie de ces principes de confort et de sécurité auxquels les intervenants sont plutôt favorables, plusieurs sources de difficultés dues au projet soumis sont soulevées :

1. *Le risque d'inondations,*

consécutif aux travaux prévus, augmentant l'imperméabilisation des sols, il ne peut être écarté : selon la disposition des bassins versants, souvent en forte déclivité, la situation du secteur Ouest d'Orange est précaire et peut devenir catastrophique, notamment vers le four à chaux, Barelette, Cabrières, et aussi vers la Meyne ou près du chemin de la Barnouine.

Des pluies diluviennes ou torrentielles se sont déjà produites dans notre région, peuvent se reproduire encore, qui ravinent les terres agricoles (voir la dénomination du « ravin de Cabrières ») et l'on constate couramment la présence de boues sur la chaussée, provenant des vignes riveraines, d'où la demande réitérée de voir aménager des fossés suffisants et entretenus, d'où, également, la crainte de subir une aggravation de ces nuisances qui sont bien réelles par suite de la création d'une route nouvelle.

2. *Le risque de pollutions du fait de l'accroissement du trafic de tous véhicules* :

le trafic, le bruit, les émissions de gaz et de poussières auront des conséquences négatives pour l'environnement, la faune, le tourisme, le foncier privé (dont la valeur sera amoindrie) et agricole (dont la pérennité sera menacée) ; bref, la vie économique et sociale de toute la zone considérée pourra être gravement modifiée du fait de la transformation de cette voie de désenclavement en axe de grande circulation.

Je relève que les observations du public suggèrent un remède à cette situation : limiter la vitesse des véhicules à 70, voire 50 kmh dans certains secteurs, et la réduire par la création de ronds-points, par le maintien de courbes ou de virages existant actuellement, sans oublier la mise en oeuvre d'autres mesures adéquates de prévention, voire de répression.

Effectivement, nous connaissons tous des routes nationales ou départementales de Vaucluse, supportant une circulation intense, où la vitesse est limitée le plus souvent à 70 kmh, où bon nombre de ralentisseurs ou de semi-chicanes sont conçus pour obtenir « une conduite apaisée ». Ces mêmes axes peuvent présenter des ralentissements plus sensibles en agglomération, lorsque l'emprise de la chaussée se rétrécit, ou lorsque des conditions spéciales de circulation imposent une réduction de vitesse.

Ceci entre bien dans les objectifs du Conseil Général de faire prévaloir la sécurité, sans nuire pour autant à l'importance du trafic local et interrégional.

Les habitants d'Orange qui sont intervenus dans le cours de cette enquête en sont bien conscients puisque ces propositions se retrouvent dans leurs observations ; il en est de même pour les Courthezonais, bien que ceux-ci soient probablement plus préoccupés par le sort fait aux exploitations viticoles riveraines du chemin de la Barnouine.

Il me semble que le tracé de la RD 72 n'est pas si long (un peu plus de trois km) de même que celui du chemin de la Barnouine (un peu moins d'un km) qu'ils ne puissent comporter des mesures modulées de restriction de vitesse, pouvant être plus strictes dans la traversée du hameau du Grès, aux abords des accès des riverains et des carrefours ou sur le chemin de la Barnouine lui-même.

Si l'ensemble de ces mesures sont bien appliquées et respectées, beaucoup de risques et de nuisances évoquées ci-dessus seront supprimés, voire très fortement atténués.

3. *L'avenir du vignoble classé en Châteauneuf du Pape ou en A.O.C. Côtes du Rhône et Côtes du Rhône Villages*

La plupart des exploitants, riverains de la route en cause, considèrent que cette question est vitale et que l'ampleur des aménagements prévus ne sera pas sans influencer leur avenir, qui est aussi celui d'une grande partie de cette région et de son économie traditionnelle.

Les organismes professionnels et syndicaux appuient également les demandes de leurs mandants, tout en comprenant que l'état actuel de son tracé mérite d'être modifié et amélioré.

Le projet tel qu'il est présenté aura pour conséquences de morceler, et, à terme, de rendre inexploitables de nombreuses parcelles viticoles, produisant un vin de qualité reconnu bien au delà du Vaucluse.

Ceci est déjà sensible pour 16 exploitations concernées riveraines de la RD 72, mais devient primordial au niveau du chemin de la Barnouine, surtout pour 8 petits propriétaires, dont les vignes sont directement touchées, qui redoutent leur émiettement, la présence de nombreux délaissés, le gaspillage de terres qui n'auront plus de valeur du fait de leur faible dimension.

Dès lors, ces viticulteurs demandent à bénéficier de droits de replantation afin de remplacer leurs vignes en parcelles de cépage de même qualité, c'est-à-dire, le plus souvent, en Châteauneuf du Pape, question qu'il me semble impossible d'éluder mais qui est difficile à résoudre.

En raison des conditions actuelles du marché et de la taille des exploitations, je pense que l'on doit prendre en compte les observations reçues et aménager le projet de tracé en conséquence.

4. *Appréciations portées sur les modifications de tracé proposées :*

- *Sur le territoire d'Orange, la variante 4* est rejetée de manière quasi-générale, sauf par quelques riverains de la RD 72 qui verraient cette voie s'éloigner de leur résidence sans déplaisir.

Elle est jugée absurde, créatrice de nuisances (bruit, pollution, risque d'inondation au Grès), destructrice de vignes, déconnectée de l'environnement, et d'un coût très onéreux.

Je pense que le Conseil Général a, cependant, jugé utile d'étudier cette hypothèse, située à l'écart des habitations, permettant d'assurer la sécurité des usagers, ce qui me paraît être une bonne chose, mais ne l'a pas retenue à cause de sa forte incidence sur les terres agricoles.

- Pour des raisons similaires, même opposition à *la variante 3,* située au Nord de la RD 72, dont l'emprise grèverait lourdement plusieurs résidences particulières, entraînant probablement leur expropriation totale ou partielle.

Le Conseil Général n'a pas cru bon de retenir ce projet.

- *La variante 2* est reçue différemment car elle conserve dans ses grandes lignes le tracé actuel de la RD 72, en prévoyant son aménagement et son recalibrage, mais, par contre, la création d'une desserte spécifique par le Sud au profit de l'accès des habitations riveraines de la route soulève bien des réticences et des rejets de la part de ceux qui en seraient les bénéficiaires, qui jugent ceci inutile et sont satisfaits de la situation actuelle, et de la part des viticulteurs qui voient dans cette création le morcellement et la précarisation de leurs terres.

Il est proposé d'écarter le plus possible cette desserte du bord des maisons pour la situer en limite de parcelle ou, au contraire, de la ramener au plus près des habitations pour préserver au mieux l'intégrité des vignes : ceci démontre que la définition de ce passage n'est pas suffisamment précise et mérite une nouvelle étude le cas échéant, peut-être lorsque les travaux d'aménagement de l'axe principal auront été menés à bien.

- Plus que le statu quo prévu par *la variante 0, la variante 1* est jugée raisonnable et réaliste et recueille le plus d'adhésions : en effet, il s'agit d'aménager sur place le tracé de la route actuelle, en rectifiant certains virages et en élargissant la plateforme.

Dans l'ensemble, les intervenants à l'enquête publique accepteraient ces modifications, en apportant quelques suggestions : réaliser des accotements et des fossés suffisants, protéger les réseaux divers, déplacer le tracé de la RD 72 d'un mètre vers le Nord lorsque celui-ci est trop près des maisons, ceci permettant également d'améliorer certains accès de riverains ; vient se greffer ici la préconisation citée plus haut de prescrire une limitation de vitesse, d'où il ressort que la desserte Sud prévue par la variante 2 devient, à leurs yeux, superflue et inutile.

De tout ce qui précède, il me semble que se dégage une cohérence de la part des riverains acceptant la nécessité de l'aménagement de la RD 72 qui doit aussi respecter l'environnement naturel et social actuel.

- Mon opinion est plus nuancée dans le cadre *du chemin de la Barnouine, à Courthezon.*

Les contraintes provenant des exploitations et les nuisances menaçant le milieu viticole évoquées plus haut amènent les personnes intéressées à manifester plus d'oppositions au nouveau tracé proposé.

Bien que certains n'hésitent pas à demander que soit défini un autre emplacement, l'attitude générale est de proposer le maintien de la voie actuelle, avec la rectification du carrefour RD 72/chemin de la Barnouine (avec un giratoire ?) et de certains virages, tout en refusant la disparition des vignes classées en Châteauneuf du Pape, de même que l'apparition de portions de parcelles inexploitables et abandonnées ; ceci me parait mériter une étude attentive entre toutes les parties intéressées.

3. *Des remarques ont été faites en dehors de l'objet de cette enquête :*

- Il en est ainsi, par exemple, des demandes de construction de murs anti-bruits, ce qui serait éventuellement possible s'il s'agissait de créer réellement une route nouvelle, alors que le projet retenu par le Conseil Général se limite à l'aménagement des voies existantes sur place,

- de même, des contre-propositions tendant à faire passer le trafic lourd par l'autoroute A 9 à l'Ouest, au niveau de Lampourdier, pour revenir par le Nord, par la sortie d'Orange Ouest ; ou encore d'autres plans conçus pour dégager la RD 72 de toute circulation étrangère au secteur défini pour cette enquête en réalisant une voie nouvelle au Sud de Châteauneuf du Pape, entre le Rhône et Sorgues, ou bien au Nord empruntant le chemin de la Gironde vers les terres du domaine de Beaucastel...

Ceci peut faire l'objet d'études d'opportunité de la part du conseil Général, mais n'entre pas dans le cadre réglementaire de ma mission.

- Une question a été posée, relative à la capacité et à la solidité du pont enjambant l'autoroute A 7 à l'Est du chemin de la Barnouine vers le carrefour RD 907 et RD 950 : je pense que ce point a été examiné et des précisions apportées quant à la qualité du propriétaire réel de cet ouvrage.

- Au cours de l'enquête, il m'a été indiqué que plusieurs propriétés avaient été expropriées il y a quelques années ; renseignements pris, il semble que ceci intéresse une certaine surface de terrains situés entre le RD 68 et le carrefour du chemin de la Barnouine, où l'emprise de la RD 72 a déjà été mise partiellement aux normes prévues par les prochains travaux d'aménagement définis dans le cadre de l'enquête.

Au fond, il me semble que bien des interrogations ou des situations particulières auraient pu trouver une solution ou un début de solution si ces dossiers avaient fait l'objet de plus d'explications ou de concertations entre les diverses personnes et institutions concernées.

Les enquêtes parcellaires permettront probablement d'apporter une réponse plus précise aux questions posées et aux craintes exprimées par les personnes qui sont intervenues dans le cours de ma mission.

CHAPITRE 6 : ANNEXES :

- Annexe 1 : Arrêté Préfectoral n° SI2007-08-30-0040 du 14 août2007,
- Annexe 2 : Registre destiné à recevoir les observations du public d'Orange,
- Annexe 3 : Registre destiné à recevoir les observations du public de Courthezon,
- Annexe 4 : Certificat de publication et d'affichage de la Ville d'Orange,
- Annexe 5 : Certificat de publication et d'affichage de la Ville de Courthezon.

Le présent rapport a été établi à Avignon, le 5 décembre 2007

Michel DONNADIEU
Commissaire Enquêteur