



# LOT – CORREZE VOIE D'AVENIR

## CONCERTATION TERRITORIALE

### COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU 8 SEPTEMBRE 2010

<b>Objet de la réunion</b> - Rendu de l'étude de la Chambre d'agriculture sur les exploitations agricoles, - Rendu de l'analyse d'ASF sur les options de raccordement, - Analyse du mixage T1 et T2 et impact sur la cotation des tracés.	<b>Date de la réunion</b> Mercredi 8 septembre 2010 (14h00 – 17h00) - salle polyvalente – L'HOPITAL ST JEAN
<b>Rédacteurs</b> Conseil général du Lot Conseil général de Corrèze	<b>Prochaine réunion</b>

Sociétés	Représentants	Tél/Fax/Mail	Présent ou Représenté	Absent ou Excusé	Diffusion
Garant de la concertation	Henri COLIN	garant.concertation@voiedavenir.fr		X	X
<b>Equipe projet</b>					
	François SANÇON	concertation@voiedavenir.fr	X		X
	Pascale BEAUBIER	concertation@voiedavenir.fr	X		X
Conseil général du Lot	Hélène JUGIE	concertation@voiedavenir.fr	X		X
	Patrice OLIVIER	concertation@voiedavenir.fr	X		X
	Valérie LEREBOURS	concertation@voiedavenir.fr	X		X
Conseil général de Corrèze	Bernard GEFFRAY			X	X
	Thierry MARCHAND		X		X
EGIS Route et Aménagement	Jean-christophe COLLIN		X		X
MD Conseil	Mickaël DEREUX		X		X

Sociétés	Représentants	Tél/Fax/Mail	Présent ou Représenté	Absent ou Excusé	Diffusion
<b>Membres des ateliers</b>					
Conseil général du Lot	Christian DELRIEU			X	X
Conseil général du Lot	Pierre DESTIC		X		X
Conseil général du Lot	André LESTRADE			X	X
Conseil général du Lot	Jean-claude REQUIER			X	X
Conseil général du Lot	Albert SALLE		X		X
Conseil général de Corrèze	Jacques DESCARGUES			X	X
Conseil général de Corrèze	Noël MARTINIE			X	X
Conseil général de Corrèze	Alain VACHER			X	X
Commune de Cavagnac	Guy LAURIN		X		X
Commune de Cazillac	Jean-louis PRADELLE			X	X
Commune de Condat	Lucienne BARRE		X		X
Commune de Cressensac	Jacques LACOSTE		X		X
Commune de Cuzance	M. ARNAL		X		X
Commune Les Quatre Routes du Lot	Mme PUYSALON		X		X
	M. TASSAINT		X		
Commune de Martel	Jean-claude REQUIER			X	X
Commune de Nespouls	François PATIER		X		X
	Jacques GILLET		X		
Commune de Sarrazac	Habib FENNI		X		X
	André ROBERT		X		
Commune de Turenne	Yves GARY		X		X
Commune de Vayrac	Hugues du PRADEL			X	X
Communauté de communes des Portes du Causse	Jean-claude PESTOURIE		X		X
Communauté de communes du Pays de Martel	Daniel GOUYGOUX		X		X
Communauté de communes du Haut Quercy Dordogne	Pierre PRANGERE		X		X

Sociétés	Représentants	Tél/Fax/Mail	Présent ou Représenté	Absent ou Excusé	Diffusion
<b>Membres des ateliers</b>					
Communauté de communes Cère et Dordogne	Francis MALLEMOUCHE		X		X
CCI de Corrèze	Anne MAMBRINI		X		X
CCI du Lot	Loïz PIERRE			X	X
Chambre agriculture du Lot	Thierry LAVERDET		X		X
	M. COUDON		X		
Chambre agriculture de Corrèze	Pierre CHEVALIER			X	X
DDT du Lot	Jean-marie GUICHARD		X		X
DDT de Corrèze	Guy ROQUES		X		X
DREAL Limousin	Dominique BIROT		X		X
ASF	M. REYNAUD		X		X
Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics	Robert PARROUX		X		X
Fédération des chasseurs de Corrèze	Alain CONJEAU		X		X
Syndicat d'Etudes du Bassin de Brive	Patricia BROUSSOLLE		X		X
SIMAH Groupe SOTHYS	Jean-claude DUCRUEZET			X	X
SYMAGE	Christophe PRUNET		X		X
Accès Cible	Serge LANSKOY		X		X
	André LAUMOND		X		
	Philippe PATTE		X		
	Jacques GARRIE		X		
	Didier ROQUES		X		
ADVM	Nicolas CREPEL		X		X
	Jean-pierre TRIVIER		X		
	Marc ROSSBURGER		X		
AICN	Cathy PICARD		X		X
Lot nature	Philippe TYSSANDIER			X	X

Sociétés	Représentants	Tél/Fax/Mail	Présent ou Représenté	Absent ou Excusé	Diffusion
<b>Membres des ateliers</b>					
Turenne environnement	René BOUTAN		X		X
Conseil de développement de la Vallée de la Dordogne Lotoise	Bruno LUCAS		X		X
GADEL	Michel MARCHAL		X		X
	M. CABARD		X		
Groupe Mammologique et Herpétologique du Limousin	Vincent NICOLAS			X	X
Association de sauvegarde du patrimoine de Cazillac	Jean-louis VANEL		X		X
Association de sauvegarde du patrimoine de Sarrazac	Jean-claude TASSAIN			X	X

Type	Emetteur	Version	Date
CR	CG 46	étape 3 – session 8	8 septembre 2010

## **Introduction**

M. SANÇON, Conseil général du Lot, introduit la réunion en remerciant les participants de leur présence et en excusant M. COLIN, le garant de la concertation, retenu pour des raisons personnelles.

Il informe que cet atelier s'inscrit dans la dernière ligne droite de la démarche de concertation engagée, le Comité de suivi se réunissant le 30 septembre prochain. Ce Comité aura pour objectif de tirer les conclusions du travail mené par les ateliers ; le bilan de la concertation citoyenne lui sera également présenté. Lors de ce Comité de suivi, Monsieur COLIN présentera son propre rapport d'évaluation sur la façon dont s'est déroulée la concertation avec les acteurs locaux dans le cadre des ateliers et du Comité de suivi, jusqu'à cette date.

Il a été souhaité lors du Comité de suivi du 24 juin que se tienne un atelier supplémentaire, ce qui a été volontiers accepté dans la mesure où des éléments nouveaux étaient apparus. Ceux-ci concernent l'étude de la Chambre d'Agriculture sur les impacts de la future route sur le fonctionnement des exploitations ; des éléments plus précis d'ASF sur les différentes options de raccordement de la Voie d'Avenir à l'autoroute, l'analyse de la faisabilité d'un mixage entre les tracés T1 et T2. Ce sont donc ces trois thèmes qui sont à l'ordre du jour de l'atelier.

Mme BEAUBIER, Conseil général du Lot, rappelle le processus de concertation mis en place pour l'élaboration de la Voie d'Avenir et les différentes étapes qui le jalonnent.

### **□ Présentation de l'étude de la Chambre d'agriculture**

A la suite de la présentation faite par M. COUDON, Chambre agriculture du Lot, Mme BEAUBIER, Conseil général du Lot, apporte une précision quant aux chiffres donnés dans le document de la Chambre d'agriculture. Ces chiffres concernent la largeur des fuseaux de tracés, tels qu'ils figurent sur les cartes, c'est-à-dire environ dix fois la largeur d'une route. Les chiffres figurant dans la grille de cotations des tracés sont inférieurs à ceux de la Chambre d'agriculture, car seul un tracé-test avait été considéré et non pas l'intégralité de la largeur d'un fuseau. Les chiffres de la Chambre d'Agriculture sont donc comparables entre eux, de même que les chiffres de la grille de cotations, mais pas les premiers avec les seconds.

M. CRESPEL, association de défense de la Vallée de la Merlette, pose une question sur le comptage des bâtiments : a-t-il été fait à partir des cartes ou du cadastre ?

M. COLLIN, Egis, répond que pour une question de lisibilité, les cartes qui ont été fournies sont celles au 1/25 000ème de l'IGN, et elles ne sont pas forcément très à jour. Mais pour l'étude en elle-même, le Conseil général du Lot a donné un levé photogrammétrique récent, sur lequel le bureau d'études s'est donc basé.

## □ Projets de raccordement à l'autoroute A 20 – Présentation d'ASF

Pour la variante T2 A – solution 1 raccordement à l'aire de service de Pech Montat, un participant demande pour la gare de péage ce qui se passera pour ceux qui viennent du nord et pour ceux qui viennent du sud.

M. REYNAUD, ASF, répond qu'il y aura un péage différencié au niveau de cette gare. Les gens venant de Brive prendront le barreau d'évitement de l'aire et auront une voie affectée qui aboutira sur la Voie d'Avenir. Il faudra différencier cette voie depuis le carrefour giratoire jusqu'à la barrière de péage. De manière systématique, il faut différencier l'ensemble des trafics, ce qui s'avère très difficile.

Un participant pose la question de la gratuité du péage.

M. REYNAUD, ASF, répond que le référent d'ASF au sein du ministère de tutelle (le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer), qui est la Direction des Infrastructures et des Transports, a répondu que la gratuité ou le rachat de péage n'étaient pas envisageables, pour des questions juridiques.

Un participant fait remarquer que la gratuité de péage existe à Toulouse.

M. REYNAUD, ASF, indique que cela est très compliqué. Actuellement, le cahier de concession qui contractualise les relations entre l'Etat et ASF ne permet pas cette solution.

En réponse à M. LAURIN, commune de Cavagnac, M. REYNAUD, ASF, informe que la section payante sur l'A20 commence à Nespouls. Donc quand un automobiliste fait le trajet Brive-Montauban et qu'il arrive à l'échangeur de Nespouls, il paie la partie concédée, qu'il ressorte à Martel ou à Montauban. Et quand un usager remonte de Montauban, il paie pour l'itinéraire emprunté. La particularité de cette section est la mixité entre un barrage fermé (un ticket est pris en entrée et le paiement s'effectue à la sortie) (c'est le cas entre la barrière de Gignac et Montauban) et un péage à système ouvert (entre l'échangeur de Martel et celui de Nespouls).

M. PATIER, commune de Nespouls, dit comprendre que les textes soient très rigides, mais il estime que le bon sens peut aussi intervenir dans ce genre de débat. Il demande combien de kilomètres il y a entre l'aire de Pech Montat et la sortie Nespouls.

M. REYNAUD, ASF, répond qu'il y a environ deux kilomètres entre les deux et également deux kilomètres entre Pech Montat et la barrière de Gignac.

M. PATIER, commune de Nespouls, s'étonne que personne dans la hiérarchie ne puisse envisager de rendre ces deux kilomètres gratuits, sous prétexte que les lois sont rigides. Il demande si des contacts directs, de vraies discussions verbales et pas seulement des échanges écrits ont eu lieu sur cette question du péage.

M. REYNAUD, ASF, affirme que la réponse de la Direction des Infrastructures et des Transports a été très claire sur ce point.

Mme BEAUBIER, Conseil général du Lot, explique que des lettres ont été envoyées par le Conseil général du Lot à la Direction générale des Infrastructures et des Transports au mois de mai, époque où les administrations au sens large ont été consultées, ainsi qu'au mois de juillet. ASF avait également saisi dès mai cette même Direction. La réponse a été homogène à ASF puis au Conseil général du Lot : « en ce qui concerne le péage, l'option de rachat du péage lié au tracé sud ne peut être envisagée. En effet, au-delà des grandes difficultés juridiques liées à cette mesure, cette question de rachat de péage est rendue particulièrement sensible en raison du risque de précédent, puisque des demandes analogues existent en d'autres endroits du réseau autoroutier français. »

Mme BEAUBIER, Conseil général du Lot, convient qu'il n'y a effectivement pas eu de contacts directs avec la Direction des Infrastructures et des Transports, mais qu'à ce stade de définition de projet routier, c'est toujours le cas.

Pour M. PATIER, commune de Nespouls, il y a deux démarches. Il y a effectivement les 2 km qui viennent d'être évoqués, mais aussi la gratuité espérée entre le péage de Gignac et Nespouls. Il estime que si la question a été globalisée de cette façon, c'est que les questions précises n'ont pas été posées.

M. SANÇON, Conseil général du Lot, répond qu'il a toujours été dit qu'au stade où en était Voie d'Avenir, les questions de détail n'étaient pas encore abordées. Chaque solution doit forcément être considérée de façon globale. Même les chiffres présentés sur l'estimation des travaux sont très globaux. Il faut admettre que la possibilité de rendre ce péage gratuit n'est pas un critère permettant de faire le choix de la solution. Mais il est vrai que la solution retenue, pour qu'elle soit vraiment pertinente et bien acceptée par tout le monde, devra s'accompagner de dispositions concernant le péage. A ce moment-là, il appartiendra aux maîtres d'ouvrage d'aller vers des contacts plus précis avec le Ministère concerné pour voir s'il n'est pas possible de dépasser les limites fixées. S'il s'avère qu'il n'existe aucune possibilité de négociation, les maîtres d'ouvrage aborderont les possibilités de subventionner ces péages, de telle façon que l'acceptabilité soit améliorée. Mais ce n'est pas au niveau des études de faisabilité que les contacts peuvent être poussés.

M. VANEL, association de sauvegarde du patrimoine de Cazillac, souhaite répondre que c'est un problème politique et qu'il faudrait savoir si l'ensemble des contribuables du département du Lot sont d'accord pour subventionner la société privée Vinci.

M. CRESPEL, association de défense de la Vallée de la Merlette, évoque une possibilité abordée lors d'un autre atelier, qui serait beaucoup moins coûteuse. A l'échangeur de Cuzance, le flux montant vers le nord utiliserait les accès actuels – il n'y aurait donc aucun changement par rapport à la situation présente – et le flux descendant vers le sud passerait sous le pont de l'autoroute, puis ferait un virage à droite (un accès existe déjà pour les secours). Il demande si cette solution a été étudiée et ce qui la rend irréaliste.

M. REYNAUD, ASF, répond qu'il y aurait un problème d'entrecroisement entre les bretelles d'entrée et de sortie. Il n'est pas possible d'avoir une succession de bretelles d'entrée avec une bretelle de sortie. Il y a des normes à respecter, cela nécessiterait de créer un collecteur déconnecté des deux voies de l'A20, de manière à assurer les échanges entre entrée et sortie. Ce collecteur pourrait faire un kilomètre environ.

M. MARCHAND, Conseil général de Corrèze, demande si au lieu de faire une boucle vers le nord, on part directement vers le sud en longeant l'autoroute jusqu'à la gare de péage, il y aurait une impossibilité technique.

M. REYNAUD, ASF, répond que sur le principe, cela fonctionnerait. Cependant, il faut évaluer ce qui est le plus intéressant en termes techniques et financiers, sachant qu'il reste toujours la même problématique au niveau de la bretelle de sortie.

M. PATTE, association Condat dans la Tourmente, souhaite faire remarquer que le principe de la Voie d'Avenir était simplement de relier le bassin de Biars / Bretenoux / Saint-Céré, pour canaliser 80% des flux de ce bassin allant sur Brive. M. PATTE n'estime pas nécessaire d'entrer au péage pour attraper la direction de Montauban, sachant que les gens qui se dirigent vers le sud ne viennent pas spécialement à cette barrière-là pour aller vers Toulouse par exemple ou Montauban. L'objectif de la Voie d'Avenir, particulièrement du fuseau nord, est de rejoindre l'autoroute A20 et le nord le plus vite possible, et ce sans péage. Le sud n'est pas concerné.

M. REYNAUD, ASF, dit qu'il a étudié uniquement les possibilités techniques de raccorder la Voie d'Avenir au niveau des échangeurs de Nespouls et de Martel, les autres considérations sont d'ordre politique.

M. SANÇON, Conseil général du Lot, ajoute que la règle du jeu de la co-élaboration mise en place pour la Voie d'Avenir était bien de solliciter tout au long de la démarche les avis des uns et des autres. Toute la partie ouest du nord du Lot s'est exprimée très largement en faveur d'un désenclavement vers le sud, qui est également problématique. Donc les maîtres d'ouvrage prennent acte de ces sollicitations et il n'y a pas de raisons pour que la réflexion n'intègre pas au passage la possibilité d'un désenclavement vers le sud, du nord du Lot. C'est pourquoi ASF a été questionnée dans ce sens-là et ces éléments seront apportés au Comité de suivi lors de sa prochaine réunion, puis aux Assemblées départementales. Ce sont des éléments de choix du tracé.

□ **Etude complémentaire sur le mixage entre les tracés T1 et T2 – Présentation par EGIS Route**

Mme BEAUBIER, Conseil général du Lot, intervient pour rappeler la façon de fonctionner proposée pour cet atelier. Le Comité de suivi aura lieu le 30 septembre, le temps manquera pour organiser un nouvel atelier afin d'enregistrer les écarts de cotation.

Mme BEAUBIER, Conseil général du Lot, reconnaît qu'il est un peu difficile de se prononcer de façon immédiate lorsque l'on découvre la proposition de cotation faite par EGIS. Néanmoins, il s'agit d'un tracé assez semblable aux deux autres et de nombreux participants étaient déjà présents aux précédents ateliers et ont déjà une sensibilité par rapport à ces cotations et à ces écarts d'appréciation.

Ce qu'il est proposé pour cet atelier, et ce que M. COLLIN, Egis, a commencé d'appliquer en parlant de la partie géométrie plane du tracé, c'est que celui-ci présente le mixage des tracés T2/T1, la cotation EGIS et que les écarts de cotations éventuels soient enregistrés tout de suite.

Mme BEAUBIER, Conseil général du Lot, revient sur le paragraphe précédent où la question a été posée de savoir s'il y avait des écarts d'appréciation par rapport au A donné par EGIS sur l'aspect géométrie plane du mixage T2-1 et à quel sous-critère. Plus précisément, concernant la géométrie plane, les dérogations en recommandation, la qualité du tracé, sa longueur et l'exploitation de la route, y a-t-il des écarts de cotation pour qu'ils soient enregistrés comme cela avait été fait pour les tracés T1 et T2 ?

A propos de la partie concernant la coordination plan-profil en long avec l'offre de dépassement, la visibilité et la problématique des points d'échange, M. ROSSBURGER, association de défense de la Vallée de la Merlette, informe que concernant le critère de visibilité de T1, T2 et T2-1, le kilométrage où il y a des problèmes de visibilité est le plus élevé de tous : 3,5 km.

M. COLLIN, Egis, répond que les itinéraires existants sont nettement plus défavorables que les tracés neufs. Il rappelle qu'il y avait une note C sur ces itinéraires là et qu'une note de B ou de A était gardée sur les tracés neufs. T2 et T1 ont été notés B, car même s'ils étaient plus défavorables par rapport aux autres tracés neufs, par rapport aux tracés existants (qui sont entrés dans la comparaison des variantes), ils sont plus favorables.

Un participant note que la bretelle passe directement sur une chasse complètement fermée. Il demande si cela est considéré comme un établissement récréatif et pris en compte dans la cotation.

M. COLLIN, Egis, répond que le tracé T2-1 a déjà une note de C, qu'il s'agit d'une situation défavorable même si la chasse n'avait pas été identifiée en tant que telle sur ce tronçon.

Il indique que pour l'intersection avec le GR, l'appréciation est B.

Il rappelle que lors des ateliers de mai-juin, il y avait eu une différence d'appréciation au niveau des zones d'activités, sur lesquelles certains participants souhaitaient relever la note pour les tracés T1 et T2 en mettant une appréciation de A. Les trois tracés sont identiques.

Mme PICARD, AICN, note qu'il y a une intersection avec les réseaux souterrains. Elle signale qu'avec le tracé T2-1, il existe une intersection avec des conduites primaires depuis le château d'eau de Nespouls, qui diffusent l'eau à travers le nord-est de la zone du Syndicat des eaux.

M. GARRIE, association Condat dans la Tourmente, indique que toute conduite d'eau, qu'elle soit forte ou faible, si elle est enterrée à une profondeur réglementaire, la route passe en surface et n'a aucune incidence sur le problème des conduites enterrées. Il suppose que lorsque la route sera en construction, des dispositions seront prises pour ne pas gêner la conduite.

Mme PICARD, AICN, suppose que s'il y a une ligne avec un critère dans le tableau de cotation, c'est qu'il y a une raison et qu'il y a des interférences. Elle estime que ce critère est mal renseigné et demande une notation C pour ce critère sur le tracé T2-1.

M. COLLIN, Egis, répond que les participants sont libres de donner leurs appréciations sur les critères. Pour rester cohérent, le T1 doit avoir la même notation minimum, puisqu'elle est équivalente à la T2.

Mme PICARD, AICN, note que le T2-1, spécifiquement sur la pointe extrême ouest du T2-1, passe à un moment au ras du château d'eau où il y a un départ de conduite.

A T1 B, cette conduite n'est que touchée très légèrement et ce n'est qu'une conduite primaire alors que le T2-1 passe au ras du château d'eau.

M. COLLIN, Egis, note que le T1-2 et le T1 sont identiques sur la partie ouest, c'est pour cela qu'ils doivent avoir la même appréciation.

Un participant estime qu'il faut rester cohérent jusqu'au bout, ces sujets ont été abordés et validés sur le T1, il ne faut pas revenir dessus. Maintenant, le T2-1 a le même critère que le T1 et si la conduite est vraiment importante, le nécessaire peut être fait pour déplacer cette conduite. On peut donc rester sur B.

M. GOUYGOU, communauté de communes du Pays de Martel, approuve la position de Mme PICARD. Il rappelle qu'au précédent atelier, ce point avait été accepté et ne voit pas pourquoi on change d'avis aujourd'hui.

Mme BEAUBIER, Conseil général du Lot, indique que la demande va être notée pour intégrer l'écart de notation concernant le T1 et le T2-1 sur l'aspect des réseaux souterrains. Elle souligne qu'on ne change pas la note, on mentionne qu'il y a un écart d'appréciation et il est encore possible de le rajouter par rapport au réseau souterrain à cet endroit là.

M. CRESPEL, association de défense de la Vallée de la Merlette, est surpris par le rapport géotechnique d'EGIS mis en ligne sur le site Voie d'Avenir et par le fait qu'il n'y ait aucune trace du document du cabinet BIOTOPE.

Il souhaiterait que ce dernier soit connu avant le prochain Comité de Suivi, qu'il soit mis sur le site vers le 20 ou le 22 septembre.

M. COLLIN, Egis, répond que cela est possible. Il note que BIOTOPE a fait les investigations de terrain entre mai et fin juin, mais que le rapport définitif n'a pas encore été rédigé. Il note que ce qui importait c'était de voir par rapport aux critères et à la carte des contraintes qui a été faite par Lot Nature, si les analyses de terrain menées par BIOTOPE amenaient des modifications ou pas.

Il indique qu'il n'y a pas de modification sur les comparaisons entre les variantes et sur les analyses qui sont apportées. Cela confirme la sensibilité des sites avec des données de terrain qui seront remises par BIOTOPE.

Il précise que l'intervention de BIOTOPE n'était initialement prévue que sur le tracé retenu. Les analyses faites sur l'ensemble des tracés sont plus succinctes, et Il note que d'autres analyses seront à faire sur le tracé retenu lors des étapes ultérieures.

M. ROBERT, commune de Sarrazac, fait passer une copie du courrier de mise en garde concernant les rivières souterraines sur le T2, qu'il a par ailleurs déjà envoyé par mail.

M. VANEL, association de sauvegarde du patrimoine de Cazillac, estime qu'il y a une erreur de libellé dans la cellule supérieure, puisqu'on lit sur T1 et T2 la même appréciation à propos des AEP et que le T2-1 traverse le périmètre éloigné de protection du Blagour.

Il demande pourquoi les libellés ne sont pas les mêmes.

M. COLLIN, Egis, répond qu'il s'agit d'une erreur de saisie qui va être corrigée.

M. GOUYGOU, communauté de communes du Pays de Martel, indique que concernant l'urbanisation, un emplacement réservé figure pour un bâtiment scolaire ou culturel et que la note est de B alors que sur la ligne du dessous, pour nuisance acoustique, il est écrit « non ». Il y a selon lui un problème.

M. COLLIN, Egis, répond que ce qui a été indiqué sur la ligne du dessous correspond à l'existant. On vient contrarier un projet mais la nuisance n'existe pas pour l'instant puisque l'établissement n'existe pas encore. Il indique qu'il y avait deux critères : pollution de l'air et établissements sensibles et que les variantes T1, T2 et T2-1 ne sont pas différentes pour ces critères. La notation est respectivement B et A.

Il note que les émissions de polluants et de carburants ont été estimées avec le logiciel de l'ADEME. Les tracés étant similaires, on reste sur la même appréciation : A pour T1 et T2.

Un participant souhaite revenir sur la question précédente. Concernant la pollution de l'air, l'indicateur n'est pas le même : 120 habitations et 3 habitations pour les nuisances acoustiques. On ne nuit pas de la même façon ?

M. COLLIN, Egis, répond que pour l'instant les critères ont été étudiés indépendamment les uns des autres sans apprécier leur poids relatif. Le critère en question est relatif au cumul des nuisances et ce qui a été apprécié, c'est les zones de recouvrement des nuisances acoustiques par les différentes infrastructures et l'aéroport. Il détaille le critère étudié et indique que concernant la pollution de l'air, il s'agissait d'un autre critère. Il note que la notation est différente si l'on souhaite coupler les deux critères et que le poids relatif des deux critères n'a pas été étudié.

M. COLLIN, Egis, présente ensuite les critères liés au paysage.

M. PATTE, association Condat dans la Tourmente, demande comment les estimations présentées par ASF, pour la connexion autoroutière, vont être intégrées.

M. COLLIN, Egis, répond que les estimations ASF ne sont pas intégrées puisque les tracés de base T1, T2, T3, T4, T5 et T2-1 avaient été évalués en dehors de ces estimations des options de raccordement.

Il explique que pour les T1, T2 et T2-1, on se raccorde à l'échangeur de Nespouls sur le giratoire actuel et pour les tracés sud, on se raccorde à la RD 840.

Il note qu'une analyse par sous-variante a été menée et qu'elle prend en compte les différences entre le tracé de base et sa sous-variante.

M. PATTE, association Condat dans la Tourmente, demande si la présentation d'ASF sur la connexion autoroutière pour le T4 correspond également aux T3, T4 et T5 ?

M. COLLIN, Egis, répond que cela correspond à tous les tracés sud.

M. PATTE, association Condat dans la Tourmente, demande si tous les montants seront communiqués aux décideurs.

M. COLLIN, Egis, répond qu'ils seront bien évidemment intégrés dans les études.

M. LANSKOY, Accès cible, estime que les politiques n'ont pas décalé leur décision dans l'attente des résultats de l'atelier de ce jour. Il souhaite savoir si durant l'été, certains critères ont été affinés, notamment par rapport au chiffrage. Il souhaite avoir des orientations avant le prochain Comité de suivi. Concernant le financement, il souhaiterait qu'un travail pédagogique soit mené de la part du maître d'ouvrage pour expliquer comment se fait un financement, comment se font les emprunts d'Etat sur ce type de financement pour éviter d'avoir les chiffres évoqués avec des taux d'intérêt extravagants ou des taux d'augmentation d'impôt foncier de 60%.

Il souhaiterait des chiffres plus précis sur les travaux réalisés ou à réaliser afin de décider en toute connaissance de cause.

M. SANÇON, Conseil général du Lot, indique qu'il n'est pas possible de préciser les chiffrages d'ici la décision prévue après le Comité de Suivi du 30 septembre.

Il note qu'il n'y a pas d'autres éléments qui n'aient été livrés lors de la concertation. Cette décision sera prise sur la base d'estimations sommaires. Leur ordre de grandeur est suffisant pour que les décideurs puissent apprécier.

Il informe que pour l'année 2010, le Conseil Général du Lot a inscrit 20 millions d'investissements ou de gros travaux sur la voirie départementale : 12 millions pour moderniser les itinéraires et 8 millions pour la déviation de Figeac.

Il s'agit d'un ordre de grandeur sans que cela ait une incidence sur l'augmentation de la fiscalité. L'ordre de grandeur du projet de la Voie d'avenir est à la portée du Conseil Général. Il n'y aura pas de co-financement Etat-Europe par contre, il y aura un partenariat Lot-Corrèze qui renforce la faisabilité du projet.

M. GARY, commune de Turenne, estime que pour réaliser un travail sérieux et complet, il faut intégrer dans les coûts, les raccordements à l'autoroute. Il demande les chiffres et les éléments complets en vue du Comité de suivi, ainsi que les différentes hypothèses de raccordement aux accès autoroutiers.

M. COLLIN, Egis, répond que les éléments ont été présentés et que les réflexions qui ont été menées sur ces tracés de base seront intégrées dans l'appréciation des sous-variantes.

M. SANÇON, Conseil général du Lot, estime qu'il faut mentionner le coût du tracé de base et que les raccordements à l'autoroute sont des actions d'accompagnement qui viennent améliorer la performance ou l'acceptabilité de telle ou telle solution.

Il indique qu'il y a d'autres accompagnements que le raccordement à l'autoroute et probablement des améliorations sur l'itinéraire nord par les Conseils Généraux si c'est un tracé sud qui est choisi.

Un participant craint que si on se raccorde au giratoire de l'échangeur de Cuzance dans le fuseau sud, les véhicules prendront plutôt la direction de la RD 820 que de l'A20.

M. PATTE, association Condat dans la Tourmente, déclare que la circulaire diffusée (*par une association NDLR*) cet été est un tissu de mensonges autant que de vérité. Il estime qu'il y avait des chiffres erronés alors que le Conseil Général n'est pas en mesure de donner un coût. Il ne voit pas la raison pour laquelle le Conseil Général n'a pas supprimé ce tract.

M. LACOSTE, commune de Cressensac, souhaiterait avoir une réponse à la question posée sur la circulation à Cressensac. Il s'inquiète du report de la circulation de la Voie d'Avenir dans le village de Cressensac.

M. SANÇON, Conseil général du Lot, répond que cela fait effectivement partie des impacts et que ceux-ci ont été pris en compte. Il note que la commune aura la possibilité d'interdire le transit par les poids-lourds et qu'il est possible, en mesure d'accompagnement, de mettre en place des solutions.

Il rappelle également qu'il existe toute une série de mesures pour réduire les impacts.

Il note que l'objectif de l'atelier n'est pas de chiffrer toutes les mesures compensatoires et que cela n'est pas possible à ce stade des études.

M. PATIER, commune de Nespouls, rappelle qu'il y a un projet d'importance en cours, le projet de parc du Haut Quercy. Celui-ci va générer à lui seul un trafic important et on oublie de le programmer dans les accès, que ce soit à l'autoroute ou à la RD 820.

Il demande des explications sur la coïncidence qu'il y a eu entre l'annonce des chiffres sur les tracés nord et sud et le lancement de la concertation auprès du public. Il estime que les chiffres présentés ont pu amener une ambiance qui n'est pas équitable entre les habitants du nord et du sud au moment de la concertation.

M. SANÇON, Conseil général du Lot, estime que la concertation s'est très bien déroulée et que c'est le choix de la transparence qui a été pris par rapport aux chiffres. La loi a été respectée.

Il faut certainement noter cette observation dans le bilan qui va être présenté au Comité de suivi, mais on ne peut accuser les maîtres d'ouvrage d'avoir annoncé des chiffres, d'ailleurs réclamés par les membres des ateliers, à un moment voulu pour démobiliser une partie du public.

Il affirme que le projet de parc d'activités n'est pas occulté. Il note que le point quelque peu ambigu est « fallait-il définir les conditions d'accès du parc et en déduire la pertinence des différentes solutions Voie d'Avenir ou adapter les accès du parc en sachant qu'il y a plusieurs possibilités ». Le choix qui sera fait pour la Voie d'Avenir offrira dans tous les cas des possibilités de desserte du Parc d'Activités.

Mme BROUSOLE, Syndicat d'Etudes du Bassin de Brive, déclare qu'il faudra trouver une solution de coordination avec le parc du Haut Quercy. Elle se déclare insatisfaite de la part qui est accordée dans les critères au sujet de la desserte directe sur le parc et l'aéroport. Elle estime que c'est le T2 qui dessert le mieux l'aéroport et les infrastructures économiques prévues autour, or il n'a pas la notation A.

M. COLLIN, Egis, note que suite aux échanges qu'il a eu avec la SEM qui pilote le projet, ce qui est vraiment intéressant pour le parc, c'est la possibilité de créer un point d'échange à l'aire de Pech-Montat pour un accès direct à l'autoroute. La problématique de la SEM est d'avoir un raccordement à l'autoroute vers le nord et vers le sud.

M. VANEL, association de sauvegarde du patrimoine de Cazillac, demande s'il est possible d'avoir des informations à propos du contournement sud de Brive.

Mme BROUSSOLE, Syndicat d'Etudes du Bassin de Brive, indique que lorsque l'on prend l'aménagement du territoire dans son ensemble, on est obligé de prendre en compte le contournement sud de Brive. Elle note que celui-ci apparaît en pointillé sur le schéma directeur réalisé en 2000 et dans des délibérations qui ont déjà amorcé des réserves de terrain sur certains passages de ce contournement. Elle souhaite relancer les réflexions sur le contournement sud et reposer la question de son objectif. Elle indique que c'est dans le cadre du SCOT que le débat doit être relancé.

Elle est intéressée par la proposition qui a été faite, selon laquelle suivant le choix du tracé pour la Voie d'Avenir, il fallait engager des compensations. Elle pense que les deux projets vont se rejoindre à ce moment là.

Un participant estime que la vie du parc ne sera pas liée à la liaison Lot – Corrèze Voie d'Avenir.

M. GARY, commune de Turenne, déclare que la Voie d'Avenir est un élément structurant, d'aménagement du territoire et que celui-ci est global entre le nord et le sud du département. Il s'agit d'un territoire de vie. Il faut prendre en compte toutes les incidences comme celle du parc du Haut Quercy.

Mme BEAUBIER, Conseil général du Lot, présente les étapes à venir de la concertation et l'ordre du jour du Comité de suivi du 30 septembre prochain.

M. SANÇON, Conseil général du Lot, conclut la réunion et remercie les participants ainsi que le bureau d'études EGIS.