



LOT – CORREZE VOIE D'AVENIR

CONCERTATION TERRITORIALE ATELIER THEMATIQUE SOCIO-ECONOMIQUE

COMPTE-RENDU DE REUNION

<p>Objet de la réunion</p> <p>Présentation de la méthodologie pour la comparaison des tracés.</p> <p>Présentation des résultats des mesures des indicateurs pour chaque tracé.</p>	<p>Date de la réunion</p> <p>Mardi 1^{er} juin 2010 - (9h30 – 12h00) Centre Technique Départemental à Brive</p>
<p>Rédacteurs</p> <p>Conseil général du Lot</p> <p>Conseil général de Corrèze</p>	<p>Prochaine réunion</p> <p>Vendredi 11 juin 2010 (9h30 – 12h00) Centre Technique Départemental à Brive</p>

Organismes	Représentants	Tél/Fax/Mail	Présent ou représenté	Absent ou excusé	Diffusion
Garant de la concertation	Henri COLIN	garant.concertation@voiedavenir.fr	X		X
Equipe projet					
	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

Organismes	Représentants	Tél/Fax/Mail	Présent ou représenté	Absent ou excusé	Diffusion
Membres des ateliers					
Conseil général du Lot	Pierre DESTIC			x	X
Conseil général du Lot	Albert SALLE		X		X
Commune de Condat	Guy CHARAZAC		X		X
Commune de Cazillac	Jean-louis PRADELLE		X		X
Commune de Cressensac	Guy LOURADOUR		X		X
Commune de Cuzance	Gérard LACROIX		X		X
Commune de Nespouls	François PATIER		X		X
	Jean-pierre WATTEBLED		X		
Commune de Sarrazac	Emmanuel COULOMBS		X		X
	André ROBERT		X		
Commune Les Quatre Routes du Lot	Lucien TEILLARD			X	X
Communauté de Communes des Portes du Causse	Jean-luc PESTOURIE		X		X
Communauté de Communes du Pays de Martel	Jean-luc LABORIE		X		X
Communauté de Communes Pays du Haut Quercy Dordogne	Pierre PRANGERE			X	X
Communauté de Communes Cère et Dordogne	Francis MALLEMOUCHE			X	X
Syndicat d'Etudes du Bassin de Brive	Patricia BROUSSOLLE		X		X
CCI du Lot	Loïz PIERRE			X	X
CCI de BRIVE	Anne MAMBRINI		X		X
ASF	Pierre GENQUET			X	X
Chambre d'Agriculture du Lot	Thierry LAVERDET		X		X
Chambre d'Agriculture de Corrèze	Pierre CHEVALIER			X	X
DDT Lot	Jean-marie GUICHARD		X		X

Organismes	Représentants	Tél/Fax/Mail	Présent ou représenté	Absent ou excusé	Diffusion
Fédération départementale du bâtiment et des travaux publics	Bernard JAUZAC		X		X
SIMAH (groupe SOTHYS)	Jean-claude DUCRUEZET			X	X
Association pour l'Intégrité du Causse de Nespouls	Cathy PICARD		X		X
Accès cible	Serge LANSKOY		X		X
	Marc SIRIEIX		X		
Association Condat dans la Tourmente	André LAUMOND		X		X
	Didier ROQUES		X		
Association de défense de la Vallée de la Merlette	Jean-pierre TRIVIER		X		X
	François LEGENDRE		X		
Conseil de développement de la Vallée de la Dordogne Lotoise	Christine LAVERDET			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
GADEL	Christian CABARD		X		X
Association Turenne Environnement	Pierre FLANDIN- BLETY		X		X
	Claude MAZE		X		

Type	Emetteur	Version	Date
CR	CG 46	étape 3 – session 6	1 ^{er} juin 2010.

Introduction

Le garant de la concertation, Monsieur COLIN, introduit la réunion. Il rappelle les modalités de travail qui, selon lui, sont essentielles.

Les ateliers thématiques et le travail de co-élaboration se sont enrichis de deux nouvelles associations qui ont souhaité être associées à la concertation : l'Association de sauvegarde du Patrimoine de Cazillac et de l'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine de Sarrazac.

Monsieur COLIN souhaite faire un aparté sur le travail entrepris au sein des ateliers thématiques, travail très positif qui a permis aux maîtres d'ouvrage d'engager une phase importante, car réglementaire, du processus d'élaboration de tout projet important, à savoir la concertation préalable citoyenne telle que définie dans le code de l'urbanisme aux articles L.300-2 et R.300-1. Il est important d'être précis sur ces règles. Cette concertation a consisté en la tenue de deux réunions publiques les 19 et 20 avril et en la mise à disposition du public de documents d'informations tels qu'ils avaient été établis lors de notre co-élaboration. Indépendante, par sa forme réglementaire, du travail entrepris au sein de nos ateliers thématiques et du comité de suivi, cette concertation n'a pu s'engager que grâce aux éléments élaborés dans ceux-ci. Cela démontre, si besoin en était, l'importance et le rôle majeurs du travail commun dans la démarche globale d'élaboration du projet. L'enjeu du travail restant à entreprendre est important et nécessitera l'implication réelle et active de chaque membre des ateliers. Monsieur COLIN ne doute pas que perdurera cette volonté qui animait jusqu'à présent chacun des acteurs. Il souhaite que le maximum d'échanges ait lieu, il s'agit du but de ce groupe de travail.

Monsieur COLIN propose aux participants de faire un tour de table pour se présenter.

Intervention de Madame BEAUBIER

Madame BEAUBIER explique où la réunion se situe par rapport à toutes les réflexions qui ont été menées depuis plus de six mois.

Madame BEAUBIER signale en préambule que cette réunion est enregistrée pour des facilités de report au niveau du compte-rendu. Elle explique que le projet est au début de l'étape 3 du processus de concertation et de co-élaboration et rappelle les phases antérieures.

Elle explique l'objectif de l'atelier, son contenu et présente la mission des bureaux d'études. Elle détaille la méthode de travail proposée et ses aboutissants : la proposition de note A, B ou C pour chacun des tracés et des critères. Elle explique l'articulation entre cette première session d'atelier et la seconde qui aura lieu la semaine suivante.

Intervention de Monsieur COLLIN et échanges avec les participants.

Monsieur COLLIN du bureau Egis rappelle, à partir d'une carte, les cinq tracés et les deux itinéraires existants dont il est question. Il présente les critères socio-économiques et le classement des tracés en catégories A, B et C.

□ La vitesse

Monsieur LANSKOY intervient et demande s'il s'agit bien d'hypothèses sans trafic pour les tracés. Il justifie que la traversée de Brive ne prend pas le même temps à cinq heures de l'après-midi qu'à trois heures du matin.

Monsieur COLLIN indique qu'une vitesse moyenne de 30 kilomètres/heure a été prise pour les véhicules dans l'agglomération de Brive. Il confirme que cette vitesse va fluctuer en fonction du trafic et que l'objectif recherché n'est pas de définir une vitesse moyenne.

Monsieur LANSKOY déclare que cela n'est pas comparable, notamment du fait de la traversée de Brive. Il estime que cette vitesse moyenne est fautive. Il explique que d'un côté des mesures ont été faites pour rejoindre l'échangeur 51 de Brive et que d'un autre côté, les mesures ont été prises pour rejoindre le même échangeur par la traversée de Brive. Il déclare qu'il ne faut pas s'étonner qu'il y ait des différences de 20 kilomètres/heure de moyenne.

Monsieur VANEL pose la question des utilisateurs de ce trafic. Il n'imagine pas qu'un véhicule léger partant de Vayrac et voulant aller à Carrefour utilise toute l'avenue de Bordeaux. Selon lui, il prendra la RD 19 ou via Noailles. Son utilisation ne pourra être celle que de camions égarés, qui se font piéger à Vayrac et qui, par la suite, ne peuvent plus obliquer vers l'autoroute parce que tous les « barreaux » sont interdits aux poids-lourds.

Il indique que l'usage de l'itinéraire existant par Turenne n'est pas du tout le même, ni comparable à l'usage des autres variantes proposées, T1 à T5, ni même au passage par Martel. Selon lui, mettre comme point d'aboutissement du RD 19 l'échangeur 51 est déjà une hypothèque très lourde car elle ne correspond pas à l'usage qui est fait normalement de ce tracé.

Madame BEAUBIER précise qu'on ne parle pas de l'usage des itinéraires existants mais qu'il s'agit d'une comparaison entre des tracés, qui pour l'instant n'existent pas, et des itinéraires existants en définissant à la base (cf tableau projeté) des vitesses qui sont plausibles sur ce type de section. Ceci qu'il s'agisse d'une autoroute, d'une route départementale neuve, en pente ou pas, une route départementale existante en rase campagne en pente ou pas, une traversée d'agglomération, Brive ou autre. Elle explique qu'il s'agit d'une base de calcul théorique, qui peut être mis en défaut à certains moments de la journée et sur les divers itinéraires, notamment lorsqu'il y a des choix humains derrière, pour aller d'un point à un autre en fonction du tracé.

Monsieur VANEL explique que la voie existante par Turenne est fortement empruntée par les automobilistes voulant aller en centre-ville ainsi que par les poids-lourds et les personnes voulant aller sur l'autoroute. Il estime que c'est une erreur de méthode d'avoir amalgamé tous les usages pour aller de Vayrac à l'échangeur 51. Selon lui, dire que la RD 19 n'est pas adaptée à l'échangeur 51 est une évidence, elle est faite pour aller dans Brive, ce qui est le cas des 4/5 des véhicules se présentant à Vayrac et se dirigeant vers le nord.

Monsieur COLLIN explique que l'itinéraire par Brive a été pris car, pour les poids-lourds, l'accès par le RD 158 est interdit. Il ne reste que l'accès vers le nord.

Il indique que dans la première tranche d'étude de l'état existant, les temps de parcours avaient été mesurés par Noailles, par la RD 19 et que les résultats étaient assez différents. Il explique qu'ils se sont limités à deux itinéraires existants, notamment par le nord en passant par Brive, car c'est l'itinéraire théorique des poids-lourds. L'itinéraire par Noailles sera sans doute plus performant pour les véhicules légers mais cela multiplie les comparaisons.

Un participant estime que dans les estimations présentées, il faut mettre la marge d'erreur d'au moins 10 %. Il ne faut pas prendre toutes les estimations au pied de la lettre, 37 minutes ou 41 minutes. Il demande à être vigilant dans la notation et à prendre en considération les incertitudes sur l'évaluation du temps de trajet.

Monsieur VANEL juge la vitesse moyenne de 61 kilomètres/heure sur la RD 803, itinéraire par Martel, très inférieure à la réalité. Il déclare qu'il s'agit de l'itinéraire le plus rapide et que cet itinéraire est considéré sans aménagement concernant la côte des Mathieux, les lacets après Martel et la traversée de Martel. Il estime que le débat est biaisé car à ses yeux aucun effort n'est fait pour tenter d'aménager ces lacets et dévier Martel par le nord-est.

Monsieur COLLIN répond que la vitesse moyenne de 61 kilomètres/heure est celle estimée pour les poids-lourds en fonction des hypothèses présentées précédemment et que pour les véhicules légers, elle est de 77 kilomètres/heure.

Un participant explique que beaucoup d'usagers venant de Biars empruntent l'itinéraire via le rond-point de Montplaisir qui va sur Noailles puis sur la RD 920 et que celui-ci n'a pas été noté.

Madame BEAUBIER explique qu'il a été recherché de qualifier des itinéraires existants tous véhicules et qu'il n'est pas possible de faire de différences. Elle rappelle que l'idée est de comparer cinq tracés avec deux itinéraires existants comme base de comparaison mais qui servent à tous les usagers possibles.

Monsieur VANEL explique qu'en s'enfermant dans un seul tracé, on ne voit pas qu'il y a deux problèmes : d'un côté la problématique véhicules légers, les gens de Biars veulent aller à Brive-centre, à l'hôpital et ils passent par Turenne. De l'autre, une problématique camions différente avec des usagers qui veulent rejoindre l'autoroute. Il a le sentiment que ces deux problématiques ont été amalgamées.

Un participant déclare qu'on essaie de régler deux problématiques avec une seule solution et que c'est le meilleur moyen de ne les résoudre ni l'une ni l'autre.

Madame BEAUBIER répond que la problématique des véhicules légers n'a pas à être résolue car elle est beaucoup moins forte et qu'il y a peu de difficulté actuellement pour un véhicule léger de passer par la RD 720, direction le nord, Brive ou passer par la RD 803 via la côte des Mathieux. Elle indique qu'il est recherché à qualifier des itinéraires qui serviront à tous et que c'est l'aspect poids-lourds qui est déterminant dans le raisonnement.

Elle présente ensuite les itinéraires existants RD 720 et RD 803 et un historique des études les concernant.

Un représentant de Sarrazac intervient pour mentionner que les études de 1994 ne prévoyaient la déviation ni de Saint-Michel-de-Bannières ni de Condat.

Madame BEAUBIER répond qu'au jour d'aujourd'hui on ne peut nier que la traversée de ces communes pose de gros problèmes de sécurité pour les usagers et les riverains, de fluidité, de confort. Elle poursuit la présentation de l'aménagement des itinéraires existants sur le Lot et la Corrèze.

Monsieur THIEFFRY intervient pour dire que son association n'estime pas ce diagnostic partagé car le problème est qu'il faut revoir où en est le trafic et comment il va évoluer. Il déclare

que la nécessité absolue d'une voie nouvelle a été posée comme postulat et qu'il y a eu des erreurs dans le trafic existant. Il explique qu'un aménagement des voies existantes, protégeant le patrimoine, est possible et qu'il est exclu d'emblée dans la réflexion.

Madame BEAUBIER répond que l'aménagement des voies existantes est possible mais qu'il ne résoudra pas la problématique du trafic depuis la zone d'activités du bassin de Biars-Bretenoux vers l'autoroute A 20 et en direction du nord comme cela a été défini depuis 1994-1995.

Monsieur LANSKOY constate que la question de la nécessité de la route est abordée de façon récurrente. Il demande à ce que lors de la prochaine séance, dans l'atelier socio-économique, celui où il y a peut-être le moins de critères, le moins de discussions en comparaison aux ateliers techniques et environnement, de faire un tour de table sur la nécessité de la route, les questions posées sur les véhicules légers et poids-lourds. Il rappelle que des personnes ont défendu le tracé nord en disant qu'il fallait joindre la nécessité des poids-lourds avec les véhicules légers. Il estime qu'il y a une vraie discussion qu'il ne faut pas éluder.

Monsieur VANEL répond que c'est exactement le fondement même de sa présence et de dire que certains itinéraires existants peuvent parfaitement être réhabilités, à moindre coût, car ils répondent à un besoin important d'utilisateurs, en particulier le tracé de la RD 720.

Monsieur LANSKOY déclare que le Conseil Général de Corrèze, à plusieurs reprises, a indiqué que le barreau Montplaisir-Noailles était impossible à réaliser. Il demande qu'un représentant du Conseil Général réponde s'il est possible de réaliser cette infrastructure facilement.

Monsieur VANEL indique qu'il y a à Noailles un échangeur bi-directionnel.

Il indique que la ville de Turenne est essentiellement traversée par une importante flotte de véhicules légers et par des véhicules poids-lourds qui se rendent réellement à Brive, sur la zone de Malemort.

Madame BROUSSOLE présente la réflexion du SCOT sur le contournement sud de Brive. Elle explique que cet axe est toujours inscrit au Schéma Directeur, lui-même toujours en vigueur et que le Conseil Général n'a jamais fait part d'un abandon de ce projet, preuve en est qu'il existe un certain nombre de faisceaux qui n'ont pas été reniés par le Conseil Général et qui existent sur le passage entre Montplaisir et Noailles.

Elle déclare que si on réfléchit par voie (une voie poids-lourds et une voie véhicules légers), on s'éloigne du transversal. Par rapport à 1994-1995, des équipements sont apparus sur ce territoire et qu'il faut prendre en compte (aéroport et zone d'activités). Elle estime qu'il faut garder une vision détachée des intérêts de chacun pour envisager et prendre en compte l'intérêt d'un territoire qui a besoin qu'on l'aide pour le tirer de son enclavement général.

Elle estime que dans la discussion, il faudrait avancer au niveau des critères et en mettant l'accent sur ce qui est uniquement l'avantage, le désenclavement et l'accès des outils majeurs existants, en le mettant en relation avec le désenclavement d'un bassin d'activité qui a besoin d'être aidé pour l'avenir. Elle déclare qu'il faut trouver la meilleure solution qui réponde à l'accès à l'aéroport, à la zone d'activités, au bassin de Biars et concernant le contournement sud, il faut absolument le prendre en compte.

Monsieur LANSKOY intervient pour dire qu'il s'agit d'un atelier qui parle de deux fuseaux avec cinq tracés et demande s'ils correspondent à l'aménagement de ce territoire.

Madame BROUSSOLE considère que dans le cadre de l'atelier, elle se positionne dans une situation d'écoute et d'attente. Elle attend que les critères qui vont être présentés soient rigoureusement dans le sens d'un aménagement général. Son souci est qu'il n'y ait pas certains critères qui prévalent par rapport à d'autres et qui ne servent que des intérêts particuliers.

Un participant note qu'il y a eu un long débat, qui est important et qu'il y a des enjeux d'aménagement du territoire, l'enjeu économique de la région de Brive avec les zones d'activités, l'aéroport. Ce sont des éléments qui ont déjà été évoqués au sein des différents ateliers thématiques puisque des critères ont été rajoutés. Il demande qu'on laisse la parole au maître d'ouvrage et à Monsieur COLLIN pour présenter ces dossiers-là. Il rappelle que l'enjeu d'aménagement du territoire avait été acté et qu'il ne devait pas s'agir d'une simple route. L'aménagement du territoire est quelque chose d'essentiel, le schéma directeur va disparaître, le SCOT va arriver. Il conclut qu'un SCOT ne doit pas s'arrêter à des limites administratives.

Le coût

Monsieur MARCHAND demande le coût d'un aller-retour pour un poids-lourd entre Biars et Paris.

Monsieur SIRIEIX indique un ordre de coût à la tonne transportée entre Biars et Paris (16€ HT pour 24 T de charge utile), à comparer à 1,7 ou 1,8 € TTC de péage.

Monsieur LANSKOY estime que l'enjeu du péage sera pour ceux qui auront à l'utiliser quotidiennement, ceux qui travaillent et qui font l'aller-retour. Ils n'auront certainement pas envie de payer le péage systématiquement en plus de faire des kilomètres.

Madame BEAUBIER intervient et explique que le bureau d'études n'a fait qu'appliquer aux différents tracés les indicateurs définis dans les étapes précédentes.

Madame BROUSSOLE émet une réserve par rapport au critère coût usagers, dans la pondération qui pourrait lui être accordée. Elle explique que la réflexion menée sur la Voie d'avenir, se fait sur un temps qui est de l'ordre des 10 à 20 années à venir, or le coût usager est calculé uniquement sur la connaissance actuelle.

Monsieur VANEL estime que ce qui est important c'est d'avoir la même base de comparaison.

Monsieur COLLIN rappelle que l'objectif des critères est d'avoir un certain nombre d'indicateurs sur l'ensemble du tracé et que l'appréciation globale ne sera pas de compter chaque A et chaque B. Il indique que l'intérêt de la démarche est de montrer que même s'il y a plusieurs A et un seul C sur une variante, le C a un poids pour différentes raisons. La déclinaison en 69 critères, assez lourde et peu courante, c'est simplement pour avoir des indicateurs et éclairer le choix.

Liaison sud Corrèze A 20 – Brive et liaison nord Lot A 20 – sud

Monsieur FLANDIN-BLETY intervient à propos de l'échangeur incomplet de Gignac qui est pénalisant pour les habitants de ce secteur. Il arrive fréquemment qu'on rate la sortie à Souillac et dans ce cas, on se dirige vers Brive. Il note qu'une sortie à Gignac serait une amélioration considérable, tant vers le sud qu'en provenance du sud. Il n'est donc pas possible de dire « légère amélioration » mais amélioration considérable.

Monsieur COLLIN répond que pour l'instant, dans les tracés qui sont proposés, il n'y a pas d'échangeur complet car des réponses sont attendues des ASF et de l'Etat pour lever ou pas la faisabilité de cette hypothèse. Il note que les deux Conseils Généraux ne sont pas les seuls maîtres d'ouvrages sur la possibilité de réaliser cette infrastructure, c'est l'Etat qui donne son aval. Sur les tracés, il rappelle que le point crucial pour améliorer les liaisons nord Lot A 20 – sud c'est ce demi-échangeur et actuellement dans les tracés proposés, on reste sur un demi-échangeur et c'est pour cela que dans les appréciations, cela peut améliorer pour le T3 les liaisons en direction de Souillac et la récupération de l'autoroute mais cela reste à la marge pour l'instant. Sur ce critère-là, ce qui pourra faire la différence, c'est la possibilité ou pas de compléter le demi-échangeur.

Madame BEAUBIER explique que la notation est faite sur les tracés de base et sans ces hypothèses-là, par rapport au devenir de l'échangeur ou du péage. L'ASF et la Direction des Routes ont été sollicitées et leur réponse est attendue. Elle indique qu'à ce jour, la notation est faite sur les tracés dits de base mais en fonction des réponses, la plus-value éventuelle sur l'un ou l'autre des tracés, en particulier le faisceau T3 T4 T5, sera considéré comme une option.

Un participant demande si la partie liaison sud-Corrèze A20 – Brive a été évaluée selon ces critères. Il note que ce qui est intéressant en T1, T2 ne l'est plus en T3 ni en T4 ni en T5. Or, pour les habitants du sud de la Corrèze – Beaulieu, il ne voit pas très bien ce que ça change de passer par T1, T2 ou T3 en matière d'amélioration. Ou on passe par Vayrac ou on passe par Beynat mais par Vayrac il n'y a aucun changement. Il conteste vivement cette notation.

Un participant estime que le maire de Beaulieu n'a pas à intervenir, 14 communes sont concernées par la concertation et pas une de plus.

Madame BEAUBIER précise que la concertation se déroule sur les 14 communes de la zone d'étude. Néanmoins, il n'est interdit à aucun citoyen d'aller s'exprimer sur les registres même s'ils n'habitent pas sur ces communes.

Un participant intervient pour dire que chacun est d'accord sur le fait que les itinéraires partent tous de Vayrac. Alors comment expliquer que quand on part de Vayrac pour aller vers le nord, on valorise mieux Beaulieu que quand on part vers Martel ou le T3.

Monsieur COLLIN, explique qu'il n'a pas été regardé seulement Beaulieu mais toute la partie corrézienne qui longe la RD 720 et que globalement, les tracés nord intéressaient plus de personnes que les tracés sud. Les communes intéressées sont celles entre Meyssac et la partie ouest.

Une personne juge cela contestable dans la mesure où l'itinéraire part de Vayrac.

Madame BEAUBIER rappelle que dans la grille des critères, ce critère-là avait comme description de son objectif, d'apprécier la complémentarité de la Voie d'avenir avec la desserte du sud Corrèze entre parenthèses Meyssac, et la problématique du contournement sud de Brive. Elle rappelle qu'en indicateur, il était indiqué analyse des itinéraires possibles et des temps de parcours.

Madame BROUSSOLLE rappelle que l'objectif est la jonction avec l'autoroute, donc poser la question au sud Corrèze de son raccordement le plus rapide possible à l'autoroute doit faire partie de la réflexion.

Madame PICARD estime dommageable qu'il n'y ait pas une ligne consacrée à l'éventuel aménagement du demi-échangeur Cuzance. Elle demande s'il est possible pour les prochains ateliers de rajouter une ligne avec une appréciation « avec réalisation de l'échangeur complet », sinon on tronque le débat et la poursuite de la notation est biaisée.

Monsieur COLLIN, explique que pour l'instant, les études sont restées sur les tracés initiaux sans prendre en compte les variantes qui vont être regardées la semaine prochaine. Concernant les problématiques de raccordement à l'autoroute, sur l'ensemble des tracés, il y avait l'attente des retours des ASF et de l'Etat qui étaient nécessaires pour aller un peu plus loin.

Madame PICARD note que cela va être difficile de progresser au prochain atelier dans les comparaisons sans cette option qui paraît jouer un grand rôle.

Madame BEAUBIER propose aux participants d'exprimer leurs propositions de note sur le T3 au prochain atelier.

Un intervenant ajoute que sur le plan touristique, c'est une route des plus importantes, notamment l'été pour Collonges, Meyssac, Martel, Souillac et Sarlat.

Monsieur le maire de Cuzance indique qu'il est dommage de remettre en cause des critères qui ont tous été décidés ensemble.

Suite à une remarque d'un participant sur une composition volontairement sélective du Comité de suivi, Madame BEAUBIER re-précise la manière dont le Comité de Suivi a été composé, à savoir des représentants des administrations, des collectivités sur le territoire de la zone d'étude et des associations qui s'étaient déjà manifestées avant cette date par rapport aux études qui étaient en cours. Elle relève que d'autres associations se sont manifestées très rapidement, l'AICN, l'ADVM, Accès' Cible. Dès qu'elles en ont manifesté l'intention, elles ont été associées et c'est ce qui a été fait pour l'association du patrimoine de Cazillac.

Monsieur PATTE demande de regarder sur une carte où se situe Meyssac par rapport à tous les fuseaux et itinéraires choisis ainsi que Brive, l'A 20. La déviation par Noailles est envisagée et il n'y a pas d'intérêt aux personnes de ce secteur à descendre par la RD 480 pour se rebrancher sur cette route.

Monsieur FLANDIN-BLETY indique qu'il y a une importante colonie d'étudiants du canton de Meyssac qui fait leurs études à Toulouse.

Madame PICARD demande si la proposition qui a été faite par Madame BEAUBIER peut tenir concernant la variante d'aménagement du demi-échangeur de Cuzance. Elle demande s'il sera possible d'en tenir compte pour le prochain atelier et lui affecter une notation.

Madame BEAUBIER répond qu'en fonction de la réponse d'ASF et/ou l'Etat, il sera possible de donner une note. Elle indique que cela ne pourra aller que dans le bon sens.

Un participant estime qu'il y aura quand même un impact financier de travaux dont il faudra tenir compte.

Monsieur ROBERT indique qu'il a été dit que le T 3 était de l'ordre de 50 millions d'euros, les autres sont à 20 millions d'euros au dessus.

Monsieur COLLIN répond que dans tous les cas, toutes les options étudiées seront associées à un coût. Il indique que les bretelles ne sont pas simples à réaliser car on est tout de suite sur la barrière de péage. Concernant les conditions de rachat de l'échangeur, il y aura aussi des coûts à associer.

Madame BROUSOLE souhaite savoir si ASF a été interrogée sur l'aménagement d'un échangeur à partir de l'aire de repos de Pech-Montat.

Monsieur COLLIN répond les trois options ont fait l'objet d'une demande auprès de l'Etat et de ASF.

Madame BROUSOLE estime qu'il faudrait avoir rapidement des informations car cela peut avoir des incidences sur la manière d'envisager cet aménagement.

Les échanges et la desserte locale

Un participant s'interroge sur la différence entre le T1 et le T2, pourquoi A et B alors que les chiffres se rejoignent ?

Un autre participant ajoute qu'entre les T3 et T4, il y a 7 carrefours pour le T3 et 12 pour le T4 et pourtant il y a un B pour le T3 et un A pour le T4.

Monsieur COLLIN répond que la difficulté réside dans les effets de seuil. Concernant T 3 et T 4 il répond que cela se justifie car il y a plus de carrefours, pour ce critère il s'agit de la desserte du territoire.

Il explique qu'entre T1 et T2, on passe de 10 à 13, entre le T3 et le T2 de 7 à 10. Le T2 pourrait donc être soit de l'un, soit de l'autre.

Un participant indique que les accidents arrivent dans les carrefours.

Monsieur COLLIN répond que le même indicateur est pris en compte mais avec deux objectifs contradictoires : la sécurité, et la desserte du territoire. Pour la sécurité quand on limite les carrefours c'est mieux. Si on imaginait un tracé sans aucun échange pour des raisons de sécurité, cela n'aurait aucun intérêt pour les territoires tandis que si le tracé est plus perméable, c'est plus intéressant car cela apporte des liaisons avec le territoire. Il indique que c'est cette optique d'appréciation qui est ici prise en compte, ce même critère figure à l'atelier technique pour l'aspect sécurité.

Un participant revient sur la notation. Dans l'atelier du 31/05/2010, T1, T2 et T4 avaient la même valeur.

Monsieur COLLIN répond que la seule différence par rapport à la sécurité est que dans l'atelier de ce jour, le dénombrement concerne les nouveaux carrefours alors que dans celui du 31/05/2010, il s'agissait de l'ensemble des carrefours.

Monsieur COLLIN poursuit sur la présentation du deuxième critère.

Monsieur PATIER demande à ce que soit présentée une carte détaillée qui montre la proximité de l'aéroport et ce qui est imaginé en matière de contournement. Il indique que le contournement par

le nord n'a jamais été évoqué et qu'il manque un grand morceau de route. Il juge étonnant que la Corrèze n'ait pas été sollicitée alors que ce qui est présenté se situe entièrement en Corrèze.

Monsieur PATIER estime qu'il s'agit d'un scénario qui n'est pas réaliste, qu'il y a des routes qui n'existent pas et qu'il faut créer, acheter et fabriquer une route neuve dans un secteur déjà relativement sensible.

Monsieur COLLIN rappelle qu'il s'agit d'informations qui ont été fournies par rapport à des personnes qui pilotent ce projet-là. Il indique que ce projet n'est pas encore arrêté et qu'il n'est pas encore possible d'en envisager toutes les hypothèses.

Monsieur PATIER souhaite que le projet n'apparaisse pas dans la mesure où il n'est pas mûr.

Monsieur MARCHAND précise, pour avoir fait les études de cette route qui contourne l'aéroport, qu'elle n'est ni dimensionnée en structure, ni en largeur pour accueillir le trafic de zones d'activités de cette importance.

Monsieur COLLIN souligne qu'il y avait deux accès : un accès par le nord et un accès par le sud utilisant la RD 87 vers Gignac. L'objectif étant d'éviter que l'accès par le sud à la zone d'activité se fasse par la traversée de Cressensac.

Monsieur PATIER indique qu'il va laisser la parole au maire de Cressensac. Il estime que cette zone d'activité n'a aucun aménagement prévu comme issue ni comme accès, qui ne pénalise pas les futurs riverains de tout ce secteur. Il estime qu'il y a une réflexion à mener, si cette zone d'activité voit le jour, pour éviter les zones habitées.

Monsieur LOURADOUR rappelle que lors de l'atelier de Martel, il avait proposé que le T3 se termine sur la gare de Cressensac pour éviter de passer par la RD 87 qui est fort habitée et où il y a beaucoup de maisons tout le long. Il indique que cette réserve a été faite au niveau du PLU. Concernant le parc d'activités, il indique que les études sont en cours. Plusieurs hypothèses ont été envisagées pour atteindre ce parc d'activités, dont une qui était le contournement de l'aéroport mais il n'y a pas encore de résultat de ces études.

Madame BEAUBIER répond que le critère existe depuis l'étape 2 et qu'il a été rajouté en séance d'atelier puisqu'il fait partie des critères rajoutés en jaune dans la grille. Elle demande si les participants demandent maintenant de supprimer le critère que les mêmes participants ont demandé de rajouter précédemment.

Madame BROUSSOLE demande si un autre projet de liaison vers la zone d'activités ou l'aéroport pourrait donner lieu une notation différentes des tracés.

Monsieur PATIER demande s'il ne faut pas juste retenir l'accès à l'aéroport qui est une réalité et l'accès à la zone d'activités qui constitue le deuxième temps. Il lui semble que ce qui avait été mis en avant dans les travaux, c'était l'accès de la liaison avec l'aéroport.

Madame BROUSSOLE maintient et en terme de cohérence, elle estime qu'il faut prendre tous les éléments dans leur ensemble.

Monsieur COLLIN note que ce critère est maintenu avec une appréciation et tant que le projet n'est pas mûr, quelque chose de plus fin est difficile à préciser.

Monsieur PATIER exprime que ces accès à l'aéroport ne concerneront pas les poids-lourds mais des touristes ou des personnes censées prendre l'avion.

Les impacts sur les activités

Un participant souhaite quelques informations sur la zone industrielle de Condat. Il souhaite savoir quelles sont les entreprises installées sur cette zone.

Monsieur COLLIN répond qu'il s'agit de zones inscrites au PLU.

Un participant indique qu'un bâtiment est construit mais que tout est bloqué à cause de « cette » route. Il n'est plus possible d'avancer sur la réflexion du PLU.

Un autre intervenant estime l'incohérence qui règne au niveau de la Communauté de Communes de Vayrac, dont toutes les communes ont leur zone industrielle alors que Monsieur DELRIEUX, maire de Bétaille vient de créer une zone industrielle ou d'activités qui est actuellement à peu près vierge. Cela ne sert à rien, dans ce cas de créer une Communauté de Communes.

L'autre participant indique que dans chaque commune il y a des artisans qu'elles tiennent à garder.

Un participant note que sur la route actuelle, il y a un certain nombre de petites entreprises tout le long jusqu'à Turenne gare et que T1 et T2 devraient avoir un impact positif par rapport aux autres tracés où il n'y a pas d'impact. Il demande pourquoi cela n'est pas pris en compte en terme socio-économique.

Monsieur COLLIN répond qu'il s'agit des rapports entre les critères et que cette amélioration de la desserte du territoire était prise en compte dans la partie précédente et cette deuxième partie des critères concerne plutôt les aspects négatifs où le projet va venir sur de l'activité existante.

Monsieur FLANDIN-BLETY indique que cela lui semble contradictoire car si c'est pour faire sur la Voie d'avenir la même chose que ce qui existe entre Saint-Céré et Vayrac, sur le plan de la défense du paysage et du patrimoine, Turenne Environnement s'y opposera.

Il note que cette voie ne sera jamais rapide. Comment imaginer qu'une voie comme celle qui existe actuellement entre Saint-Céré et Vayrac soit rapide ? Elle comporte beaucoup de ralentisseurs. La solution est qu'elle passe par une 4 voies, une bretelle d'autoroute.

Un participant estime que c'est le cas dans la mesure où de nombreuses petites routes rentrent dans l'actuelle route. La Voie d'avenir va permettre d'éviter ces accès directs.

Madame BEAUBIER précise qu'il ne s'agit pas d'une voie rapide mais d'une route départementale ordinaire avec des sections à 90 km/h en campagne, des carrefours aménagés à des points stratégiques pour permettre d'irriguer le territoire avec ses activités et ses habitats. La définition de l'occupation de ce territoire est du ressort des communes, c'est un débat qui a déjà eu lieu en atelier.

Monsieur FLANDIN-BLETY note que la zone d'activités de Condat est virtuelle contrairement à celle des Quatre-Routes. Si on dévie, les sociétés présentes vont se trouver en dehors. C'est un impact négatif.

Monsieur COLLIN explique que ce critère est pris en compte, compte-tenu de l'existence de la zone. Il ne s'agit pas aujourd'hui de juger de l'importance de ce critère par rapport aux autres critères.

Les gîtes ruraux

Un participant estime que l'activité des gîtes ruraux n'a pas été étudiée. Ils seront pénalisés notamment avec l'itinéraire T1 qui va frôler les gîtes qui sont à l'entrée de Nespouls.

Madame PICARD note que c'est de l'existant et que cela avait été signalé. Le tableau est donc incomplet concernant la commune de Nespouls et de Turenne.

Un participant ajoute concernant la commune de Turenne que cela impacte au minimum 4 gîtes sans compter les villages vacances.

Monsieur COLLIN répond que ce qui est directement concerné dans la bande des fuseaux a été regardé.

Madame PICARD note qu'il s'agit des bordures des tracés et demande à ce que ce soit pris en compte. Les clients viennent pour la quiétude et le site.

Monsieur COLLIN répond que ce critère a été défini en fonction de l'impact direct, physique dans la bande du tracé et qu'au niveau environnement il y avait deux niveaux de critères : l'habitat et l'acoustique.

Madame PICARD insiste sur le fait que la route passe dans les deux cas aux pieds des bâtiments.

Un participant indique que sur le T1 passe à moins de 100 mètres du lieu dit de la Gironie (village de vacances et chambres d'hôtes).

Un participant indique, s'agissant d'une analyse comparative, qu'il y a également des gîtes sur le T3 et ailleurs.

Monsieur COLLIN explique que pour comparer sur ce critère là, ce qui a été recherché ce sont les bâtiments et les activités qui étaient dans les emprises. Cela a été fait de la même façon pour l'ensemble des tracés, l'objectif est de comparer avec la même appréciation l'ensemble des tracés, le foyer de vacances de la Gironie n'est pas sur l'emprise directe qui avait été définie. Concernant le bruit, il explique que deux critères ont été appréciés au niveau des habitations. Il explique que pour comparer, il faut fixer une règle commune à l'ensemble des tracés.

Un participant demande si la bande d'étude passe sur le terrain de camping et l'étang de Condat.

Un autre participant répond qu'elle passe à proximité.

Madame PICARD réitère sa demande concernant la préservation des gîtes.

Madame BEAUBIER explique que la meilleure façon pour prendre en compte la remarque sur l'ensemble des tracés c'est d'avoir l'information de façon homogène sur l'ensemble du territoire. Elle soumet l'idée aux participants de changer la règle et d'apporter un indicateur de plus par rapport à ce critère, dans la mesure où celui-ci est défini et mesurable. Elle propose de prendre le catalogue d'une association qui recense les gîtes et voir sur l'ensemble de la zone d'étude leur localisation.

Madame PICARD indique que sur Nespouls, étant donné la proximité, il y a un impact socio-économique.

Un participant explique que sur ce critère, il faudrait définir une zone touristique majeure sur laquelle il y a un impact significatif.

Madame PICARD répond que sur le secteur il n'y a pas de grands sites touristiques mais que la chambre d'hôte et le gîte rural sont des activités locales et qu'il y a un impact socio-économique pour les deux cas cités sur Nespouls.

Monsieur FLANDIN-BLETY indique que Turenne est un grand site touristique. Il ne comprend pas la différence de notation entre les T1, T2 et T3 pour la zone de loisirs de Condat. Pour lui T3 est A et T1 et T2 B car la zone serait beaucoup mieux desservie si par T3 que par T1 ou T2.

Madame BEAUBIER répond que si on note des impacts négatifs, dès lors qu'un tracé intercepte une zone touristique, la note est moins bonne, d'où le B.

Monsieur FLANDIN-BLETY s'interroge. Est-ce que ce serait différent entre les zones de loisirs et les industries ou les commerces ?

Un participant réagit à ce qui a été dit et à la proposition qui a été faite par le maître d'ouvrage de pouvoir avoir un recensement des gîtes ruraux par les organismes. Il demande à ce que cette proposition soit actée. Il rappelle que dans les précédentes réunions, les ateliers thématiques, ce volet « gîtes ruraux » avait été mis en exergue. Il estime qu'il faut étudier la façon dont il se situe par rapport à l'ensemble des projets.

Madame BEAUBIER indique qu'il est également possible de s'adresser aux offices de tourisme. Elle indique également les catalogues des gîtes de France.

Monsieur COLLIN indique que les offices de tourisme seront consultés et que seront relevés les gîtes, l'hôtellerie... dans une bande qui correspond au fuseau bleu défini plus 150 mètres de part et d'autre pour tenir compte de l'aspect bruit.

L'agriculture

Madame PICARD note que le recensement est insuffisant dans la mesure où sur le tracé 1, il y a 5 exploitations sur Nespouls plus celles de Turenne donc il ne peut pas y en avoir moins de 5. Elle note qu'on parle des terres situées sous la bande et immédiatement dans la bande.

Monsieur COLLIN répond que pour les exploitations dans ce premier critère, il s'agit des bâtiments et pas des terres. Il explique que dans les critères, il y a d'une part la partie bâtiments, ensuite les surfaces cultivées et les vergers et sur le fonctionnement des exploitations en tant que telles c'est plus compliqué.

Monsieur LAVERDET indique que le critère de fonctionnement des exploitations est plus important que le critère terrains car pour une exploitation qui va être partagée par une route, son fonctionnement et sa restructuration sont beaucoup plus importants que le critère surface. Il indique que la Chambre d'Agriculture du Lot organise des réunions avec toutes les personnes qui sont touchées par les fuseaux pour rechercher comment refaire une restructuration et des remboursements et réaménager au niveau de chaque fuseau les exploitations. Il indique que l'agriculture est en dernier au niveau des paramètres mais que n'importe quelle voie va impacter l'agriculture.

Monsieur COLLIN répond que c'est pour cette raison que ce critère de l'impact sur le fonctionnement des exploitations avait été rajouté lors des ateliers de définition de la grille des critères. Il indique que cela est rarement pris en compte à ce stade des études car c'est très lourd sur l'ensemble des variantes et c'est généralement apprécié sur le tracé retenu. Il indique que les autres critères sont des ordres de grandeur pour apprécier les différents tracés.

Un participant estime qu'il y a des incohérences. Dans un tracé, il y a six hectares impactés pour lequel il est noté B, dans un autre il y a 13 hectares et c'est noté C.

Monsieur COLLIN répond qu'il s'agit toujours de la même problématique d'appréciation des critères et des effets de seuils. Il explique qu'il est essayé de différencier pour chaque critère les différentes variantes, l'objectif étant de classer ces différentes variantes entre elles.

Il indique que ces surfaces ont été estimées suivant l'emprise exacte du projet selon une hypothèse « test » à l'axe de chaque tracé.

Madame BEAUBIER note, au sujet du fonctionnement des exploitations, critère pour lequel la Chambre d'Agriculture a été saisie pour donner son appréciation, il n'y aura pas forcément de résultat pour l'atelier du 11 juin. Elle informe qu'il a été demandé à la Chambre d'agriculture d'essayer de faire l'exercice d'une quantification ou d'une appréciation théorique de ce que peut être l'impact de chacun des tracés sur le fonctionnement des exploitations, et non une étude d'impact au sens complet du terme.

Un participant exprime qu'il faut avoir des chiffres sur tous les tracés avant de choisir un tracé.

Réseaux et servitudes

Monsieur FLANDIN-BLETY demande si l'impact sur la carrière sera positif ou négatif (tracé T3). Pour lui c'est positif.

Madame BEAUBIER précise que ce n'est pas l'impact d'un chantier en cours sur l'activité économique du secteur qui est mesuré mais l'impact d'une route qui serait à créer sur une activité préexistante. Il s'agit ici d'un impact négatif car une fois le chantier terminé, la route passerait sur la moitié de la carrière.

Monsieur FLANDIN-BLETY signale que malgré le profil difficile de la RD 96, il y a des poids-lourds qui viennent se faire livrer en cailloux.

Monsieur COLLIN rappelle que ce sont les impacts négatifs qui sont actuellement présentés.

Monsieur FLANDIN-BLETY demande dans quelle catégorie se situe l'impact positif pour la carrière.

Monsieur COLLIN répond qu'il y a deux critères : la desserte du territoire et les équilibres déblais/remblais et les besoins en matériaux.

Madame BROUSOLE émet une remarque d'ordre méthodologique. Elle constate que les discussions portent sur l'approche négative ou positive de l'impact et pour en sortir, il aurait fallu mettre dans « desserte locale » « desserte des activités économiques ». Ce qui aurait permis de savoir où évaluer l'aspect positif pour des activités économiques car il est difficile de ne prendre que l'aspect négatif dans la partie « impact sur les activités ».

Monsieur BEAUBIER note que c'est une proposition raisonnable.

Un participant note qu'il n'y a rien sur le T4 au niveau du réseau souterrain.

Monsieur COLLIN répond qu'il n'a pas été identifié de réseau majeur souterrain au droit du T4. Il indique qu'il y a forcément des intersections avec les réseaux de desserte mais qu'à ce stade, il n'est pas possible de les apprécier.

Un participant demande si c'est le même cas pour le captage qui alimente les Quatre-Routes.

Madame BEAUBIER répond que l'eau et les captages font partie des critères de la partie « aspects environnementaux ».

Monsieur COLLIN indique que dans tous les projets routiers, des réseaux souterrains sont déplacés et que cela n'est pas excessivement cher par rapport au coût du projet.

Monsieur ROBERT souligne qu'il faut faire attention à toutes les rivières souterraines du secteur, entre L'Hôpital Saint-Jean, Sarrazac et Cazillac.

Le coût des différentes variantes

Un participant réitère sa demande ; il faut rajouter au T3 le demi-échangeur de Gignac et le rachat de la gratuité de l'autoroute pour comparer ce qui est comparable.

Un autre participant demande la valeur de ce rachat.

Madame BEAUBIER répond qu'il sera connu un fois la réponse de l'ASF obtenue.

Un participant rappelle que lors d'une réunion, une évaluation « très exagérée » de 10 millions d'euros avait été avancée.

Monsieur COLLIN explique que ce coût avait été présenté pour compléter l'échangeur avec des bretelles vers le sud.

Monsieur LOURADOUR note que le tracé T3 avec un demi-échangeur supplémentaire est une option.

Il souligne la qualité du travail d'EGIS et indique qu'il ne supporte pas les critiques qui ont été faites à son encontre.

Monsieur FLANDIN-BLETY note le paradoxe sur les deux tracés existants : pour la RD 720, 12 A sont totalisés contre 11 A pour la RD 803.

Monsieur COLLIN indique que tous les A, B, C ne se valent pas en fonction des critères et il ne s'agit pas de faire une simple addition.

Monsieur COLIN conclut l'atelier. Il rappelle que les participants peuvent travailler sur les documents qui leur ont été remis et apporter des appréciations complémentaires. Il annonce la tenue de la réunion du 11/06/10. Il remercie les participants.