



LOT – CORREZE VOIE D'AVENIR

CONCERTATION TERRITORIALE ATELIER THEMATIQUE TECHNIQUE

COMPTE-RENDU DE REUNION

Objet de la réunion Restituer les premières recommandations du bureau d'études techniques Egis Echanger avec les acteurs (remontée des informations, attentes, idées).	Date de la réunion Mercredi 16 décembre 2009 - (14h30 – 17h00) Centre Technique Départemental à Brive
Rédacteurs Conseil général du Lot Conseil général de Corrèze	Prochaine réunion Lundi 18 janvier 2010 – (14h30 – 17h00) Centre Technique Départemental à Brive

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
Conseil général du Lot	Pascale BEAUBIER	concertation@voiedavenir.fr	X		X
	Patrice OLIVIER	concertation@voiedavenir.fr	X		X
	Valérie LEREBOURS	concertation@voiedavenir.fr	X		X
Conseil général de Corrèze	MARCHAND Thierry		X		X
EGIS Route et Aménagement	Jean-christophe COLLIN		X		X
EGIS géotechniques	Isabelle ESTEULLE		X		X
Membres des ateliers					
Conseil général de Corrèze	Noël MARTINIE			X	X
Conseil général du Lot	Jean-claude REQUIER			X	X
Conseil général du Lot	Albert SALLE		X		X

Organismes	Représentants	Tél/Fax/Mail	Présent ou Représenté	Absent ou Excusé	Diffusion
Commune de Cavagnac	Serge GUTIERREZ		X		X
Commune de Condat	Guy CHARAZAC		X		X
Commune de Cressensac	Guy LOURADOUR		X		X
Commune de Cuzance	René BARRE		X		X
Commune de Nespouls	François PATIER		X		X
	Serge SOURZAC		X		
Commune de Turenne	Yves GARY		X		X
Commune Les Quatre Routes du Lot	Raymond RISSO		X		X
Communauté de Communes des Portes du Causse	Georges PAUTY		X		X
Communauté de Communes du Pays de Martel	Jean-claude REQUIER			X	X
Syndicat d'Etudes du Bassin de Brive	Patricia BROUSSOLLE			X	X
CCI de Corrèze	Jean-pierre DELMAS		X		X
ASF	Pierre GENQUET			X	X
Fédération départementale du bâtiment et des travaux publics	Robert PARROUX		X		X
Accès cible	Bruno FROIDEFOND		X		X
Association Condat dans la Tourmente	Didier ROQUES		X		X
	Pierre SAINTE MARIE		X		
Association de défense de la Vallée de la Merlette	Marc ROSSBURGER		X		X
	Nicolas CRESPEL		X		
Conseil de développement de la Vallée de la Dordogne Lotoise	Jean-michel BOURDET		X		X
	Bruno LUCAS		X		
GADEL	Jean-claude KANDEL		X		X
Association Turenne Environnement	M. GUEGAN		X		X
	Mme BERGER		X		

Type	Emetteur	Version	Date
CR	CG 46	Suite réunion 1 - étape 1	24 décembre 2009
CR	CG 46	Suite réunion 1 - étape 1 avec contributions	20 janvier 2010

Observations des participants

Vous trouverez ci-dessous la liste des participants à l'atelier thématique « volet technique » ayant apporté des observations sur le compte rendu de la première réunion, diffusé le 24 Décembre 2009 :

- Commune de Turenne,
- Association Condat dans la Tourmente,
- Association Turenne environnement,
- Association de défense de la Vallée de la Merlette,
- Communauté de communes des Portes du Causse,
- Commune de Nespouls,

Les observations n'apparaissent pas directement dans le texte du compte rendu mais elles ont été notifiées ainsi que les contributions au cabinet d'études EGIS Route et Aménagement pour exploitation et intégration des compléments demandés.

Les documents relatifs aux observations sont joints en annexe. Pour les contributions, les éléments seront très prochainement mis en ligne sur le site internet.

De ce fait, le texte initial du compte rendu n'a pas été retouché mais s'enrichit des précisions et observations ci-jointes comme évoqué lors des ateliers thématiques des 18 et 19 janvier 2010.

Début de la réunion à 14h30.

Henri COLIN remercie les participants de leur présence. Il rappelle les principes généraux de la charte de la concertation et informe des modalités de fonctionnement des ateliers thématiques. L'objet de la réunion est la restitution des premières données recueillies par le bureau d'études techniques Egis et l'échange avec les acteurs.

Présentation des participants lors du tour de table.

M. PATIER - commune de Nespouls,

Remarque préliminaire : Il fait part de sa satisfaction quant au contenu du document élaboré par le bureau d'études techniques Egis. Il s'interroge sur le choix des deux fuseaux et demande que les éléments, qui ont permis au choix des deux fuseaux, lui soient remis.

M. SANÇON - Conseil général du Lot,

Il souligne que cela est difficile de prendre l'aire d'étude mais il n'exclut pas néanmoins un élargissement du périmètre d'études au vu du travail fourni lors des ateliers thématiques. Il rappelle qu'en novembre 2008, une présentation avait été faite par le Conseil général du Lot et que le document sera mis en ligne très prochainement sur le site internet.

Mme BERGER, Association Turenne environnement,

Demande pourquoi l'itinéraire par Collonges et Meyssac n'est pas étudié.

Mme BEAUBIER - Conseil général du Lot,

Indique que cet itinéraire n'est pas dans l'aire d'étude, ceci étant un choix fait de longue date.

Association Turenne environnement,

Propose d'améliorer les points noirs des routes actuelles, pour privilégier leur amélioration.

Mme BEAUBIER - Conseil général du Lot,

Ce ne sont pas des points noirs au sens accidentologie, mais des points difficiles pour le trafic. Ils seront intégrés dans les études d'avant projet. Il est précisé que les contributions des participants seront bien évidemment prises en compte par le bureau d'études techniques.

Présentation du Conseil général du Lot

Les ateliers de partage selon les trois thèmes : technique, socio-économique, environnement vont se tenir sur les deux jours, et il s'agit actuellement de leur première session de réunion. Deux sessions au moins seront organisées à chaque étape des études : présentation des données de base ou analyse des bureaux d'études, puis compléments suivant observations recueillies et intégration des contributions des participants.

Pour mémoire, les études menées par les bureaux d'études Egis Géotechnique et Egis Route France pour les études d'avant projet sont étroitement imbriquées à chaque étape, et ont un calendrier très contraint. La même contrainte de délai s'impose aux ateliers thématiques pour respecter les dates prévisionnelles de réunion du Comité de suivi, et l'échéance du dossier d'avant projet, annoncée par le Maître d'ouvrage au mois de Novembre 2010.

M. PATIER - commune de Nespouls,

Il fait part de son intention de demander une validation/délibération des membres du conseil municipal (à chaque fin d'étape ???) et pour cela, il demande à la maîtrise d'ouvrage que les délais ne restent pas intangibles et qu'il soit fait preuve de souplesse.

Mme BEAUBIER - Conseil général du Lot,

Il est tout à fait envisageable d'accorder des délais supplémentaires et de faire preuve de souplesse. Par conséquent, il faudra avoir conscience que la décision du tracé de moindre impact ne sera pas prise fin 2010 mais plus tard.

M. SANÇON - Conseil général du Lot,

Il rappelle que délibérer à chaque étape des études n'est pas raisonnable. Cela prendrait beaucoup trop de temps. Par contre la concertation avec ses délibérations réglementaires suite à mise à disposition de registres pour le public, sera menée en parallèle et permettra ces délibérations.

M. COLIN – garant de la concertation

Il insiste sur la nécessité d'une certaine adaptabilité du calendrier.

Présentation des bureau d'études – Jean-christophe COLLIN Egis Route France et Isabelle ESTEULLE Egis Géotechnique

1^{ère} partie – obstacles à franchir

Aucune question.

2^{ème} partie – géologie

Mme BERGER, Association Turenne environnement,

insiste sur le fait que les marnes sont très présentes sur le fuseau Nord

M. ROQUES, Association Condat dans la Tourmente

Demande que soient prises en compte les zones inondables en précisant la définition de l'appellation « zone inondable ».

Association de défense de la Vallée de la Merlette,

Propose de fournir des éléments complémentaires sur les marnes.

M. GARY, Maire de Turenne

Il insiste sur le fait que les anciens avaient du bon sens et qu'il est préférable de réutiliser des tracés existants plutôt que d'aller sur des zones connues comme difficiles.

M. PARROUX, Fédération départementale du bâtiment et des travaux publics

Indique que quels que soient les problèmes techniques, on sait mieux leur faire face actuellement qu'autrefois.

M. KANDEL – GADEL

Indique que vu l'orientation des couches géologiques, les problèmes seront rencontrés de toutes façons. Les seuls critères de choix résideront dans la longueur de traversée des zones contraignantes.

3^{ème} partie – définition de quel type de route

Association de défense de la Vallée de la Merlette

Il demande à ce que les documents administratifs du marché d'études soient modifiés : R80 en R60 tel que présenté aujourd'hui. C'est bien du R60 qui sera la base de dimensionnement.

Commune de Turenne

La diapositive n°21 précisant 2 à 3 voies de circulation : ne pas mettre les parenthèses qui sous entendent un détail.

Mme BEAUBIER - Conseil général du Lot,

Effectivement ce n'est pas un détail mais une précision pour indiquer que les créneaux de dépassements ne sont pas exclus, leur longueur étant à affiner suivant chaque variante.

Mme BERGER, Association Turenne environnement,

Elle demande de rajouter les comptages sur le RD 803 entre Martel et Souillac

« il est important de préciser le trafic des camions allant vers le sud et allant vers le nord ».

M. MARCHAND – Conseil général de Corrèze

Le comptage à St Michel de Bannières est un comptage permanent, les autres sont des comptages tournants qui permettent de mesurer les trafics sur les quatre semaines identifiées comme étant les plus proches de la moyenne annuelle.

M. ROQUES - Condat dans la Tourmente,

Signale que les données pour l'année 2005 relatives au trafic des poids lourds sont disponibles dans des documents de la DDE. Ces éléments seront mentionnés dans le site internet.

M. SALLE - Maire de BIARS

Rappelle qu'une étude faite en prévision de l'autoroute A20 avait déjà en 1994 analysé les différents itinéraires de raccordement depuis le bassin d'activités de Biars-Bretenoux. Il propose de la verser au dossier à titre de contribution.

Sur les hypothèses de trafic : le bureau d'études s'est limité à quelques hypothèses simples, qui n'intègrent pas certaines RD comme la RD 38 et ne font pas de différence entre les fuseaux car il est encore trop tôt.

M. GARY, Maire de Turenne

Fait remarquer que la voie d'avenir semble concentrer le trafic PL dans ces hypothèses.

M. COLLIN – EGIS Route France

Dans l'hypothèse selon laquelle le trafic poids lourds est plus intéressé que le trafic véhicules légers, le pourcentage de PL est effectivement prévu supérieur sur la voie d'avenir à celui constaté actuellement sur les différents itinéraires.

4^{ème} partie – éléments de géométrie routière

Aucune question.

5^{ème} partie – traitement des incidents géologiques

M. KANDEL – GADEL

Demande comment est traité le cas des dolines : traitement des vides ou détournement du tracé ? Cet aspect des projets est vu au cas par cas.

M. ROQUES - Condat dans la Tourmente,

Insiste sur le fait que deux problématiques distinctes sont présentes en cas de zone inondable :
-traiter les remblais en dessous de la cote des plus hautes eaux
-assurer la transparence hydraulique

M. CHARAZAC – Maire de Condat,

Signale une source d'eau potable non répertoriée sur sa commune et demande qu'elle ne soit pas détruite (raisons historiques).

M. SANÇON - Conseil général du Lot,

Il est évident que les contraintes seront étudiées et orienteront les choix mais il est impossible de les prendre en compte dans leur globalité. Le moment venu les contraintes et le coût des mesures compensatoires seront analysés.

M. LOURADOUR – Maire de Cressensac

Signale qu'il faut penser à l'aspect desserte de la future zone d'activités de Cressensac et l'aéroport.

Ce sera à intégrer lors du choix des tracés.

Association de défense de la Vallée de la Merlette,

Indique que l'échangeur de Cuzance ne fait pas partie de l'aire d'étude, ce qui prive d'une étude de la possibilité de le transformer en échangeur complet, et demande que les voies de service situées juste au Nord soient intégrées dans le fuseau et ASF saisis de la demande de transformation.

Ce sera fait.

Mme BEAUBIER - Conseil général du Lot,

Elle annonce que le compte-rendu de la séance, version 1, sera diffusé par mail aux participants courant semaine 52. Il leur est demandé d'y apporter des observations éventuelles pour la semaine 1 pour une version définitive et diffusion du compte-rendu.

Rappel : il a été défini d'utiliser la voie électronique pour la transmission des comptes-rendus, des réponses en retour et de l'ensemble des documents nécessaires aux études.

Fin de séance 17h00.

La date de la prochaine réunion est fixée au lundi 18 janvier après-midi au Centre Technique Départemental de Brive. Une invitation et un ordre du jour seront transmis aux participants.

<p style="text-align: center;">Observations formulées par l'Association pour la défense de la Vallée de la Merlette</p>
--

Monsieur le Président du Conseil Général du Lot Mr. G. Miquel
Monsieur le Président du Comité de suivi Mr. H. Colin
Monsieur le responsable du cabinet Egis Mr. J ;Ch. Collin

L'ADVM tient tout d'abord à profiter de cette réponse pour vous adresser ainsi qu'à l'ensemble de vos collaborateurs, ses vœux les plus sincères pour l'année 2010.

Par ailleurs, elle vous félicite pour le respect des délais d'envoi des projets de compte rendus des trois ateliers thématiques, ce, en dépit des fêtes de fin d'année.

Avant-propos :

Les adhérents de l'ADVM qui ont participé aux trois ateliers thématiques, se sont étonnés de la « sécheresse » voire du caractère « synthétique » de ces compte rendus. Certains propos ont été « oubliés », « occultés » (atelier technique principalement), mais, il est vrai qu'il nous appartient de corriger ces défauts pour que tous nos propos apparaissent aux compte rendus définitifs.

Modifications, ajouts demandés :

Atelier Environnement du 17/12/09:

-/ L'ADVM a soutenu la demande de Mr. Le Maire de Nespouls de « recevoir l'étude qui a permis de soustraire une partie de la zone géographique concernée pour se limiter aux barreaux actuels ». Ceci n'apparaît pas au compte rendu.

-/ M. Rossburger, notre représentant a vivement réagi aux propos du représentant de Condat qui associait « route nouvelle » et « urgence sanitaire ». L'ADVM tient à ce qu'il soit acté que M. Rossburger a souligné le caractère « indécent » d'une telle remarque. En effet, vérification faite, (notre représentant n'avait pas les chiffres précis lors de la réunion) les distances en cause sont les suivantes : Biars-Hôpital central Brive (3 bd de Verlhac) 48 km par Meyssac mais 55 km en passant par Nespouls (dont 12 km seulement par autoroute vitesse limitée à 110km/h). Au final un temps égal, au mieux, mais sûrement supérieur de quelques minutes pour une distance nettement plus longue !!! Si l'on se tourne, cette fois, vers le CHU de Toulouse, il est encore plus évident qu'il vaut mieux viser d'entrée le sud que faire le détour par le nord. Toute autre assertion serait du domaine de la mauvaise foi.

-/ L'ADVM a soutenu le souhait de l'AICN de voir figurer les rivières souterraines sur les cartes, car, leur présence « impose des restrictions d'usage de terre ». Ceci n'apparaît pas au compte rendu.

-/ L'ADVM a rappelé suite à l'intervention de Turenne Environnement que « s'appuyer uniquement sur le réseau existant en l'améliorant pour le passage des camions » est une des solutions préconisées dans notre dossier transmis dès le mois d'Août à Monsieur le Président du Conseil Général du Lot qui nous a assuré, par courrier, l'avoir transmis à l'ensemble de ses services techniques. Nous en tenons d'autres exemplaires à la disposition du cabinet Egis.

Atelier Socio Economique du 17/12/09:

-/ L'ADVM s'est associée à la déclaration de Mr. F.Patier et à l'AICN qui se sont insurgés contre un article paru le jour même (il s'agit sûrement d'un hasard...) dans le journal « La Montagne », qui fait état des conclusions d'une étude de la CCI de Brive. Ceci n'apparaît pas au compte rendu.

Atelier Technique du 16/12/09:

-/ L'ADVM vient d'avoir connaissance du complément présenté et réclamé par Turenne Environnement en ce qui concerne le compte rendu de cet atelier. L'ADVM se rallie en totalité à ce texte dont nous ne rappellerons ici que les têtes de chapitre dans les diverses parties : 2^{ème} partie Géologie :

- contraintes topographiques
- risques liés aux marnes
- risques liés aux inondations

3^{ème} partie Définition du type de route :

- le nombre de voies
- les comptages

5^{ème} partie Traitement des incidents

géologiques

- risques liés aux calcaires karstiques du dogger
- commentaires complémentaires de Turenne Environnement

-/ Pour revenir aux problèmes posés par les marnes, nous ne retrouvons pas dans le compte rendu ce qui a été dit par le cabinet Egis lui-même :

a/ « Construire une route sur des marnes molles est plus coûteux que de construire une route sur du Karst dur »

b/ « Les déblais marneux sont très difficilement réutilisables en remblais et doivent être stockés ce qui devrait occasionner des coûts supplémentaires »

-/ L'ADVM ayant indiqué que l'échangeur de Cuzance ne faisait pas partie de l'aire d'étude, a demandé que ceci soit corrigé afin d'étudier la possibilité de le transformer en échangeur complet. Nous souhaitons que la réponse du maître d'ouvrage apparaisse dans le compte rendu final de cet atelier thématique. Par ailleurs, comme l'a signalé le représentant d'ASF dans l'atelier socio économique, la transformation de cet échangeur dépend de l'Etat. L'ADVM demande donc d'ores et déjà que le Conseil Général du Lot étudie ce problème et interroge officiellement l'Etat quant à son éventuel accord et sa participation financière.

Voici donc les modifications que l'ADVM demande d'apporter aux projets de compte rendus des ateliers des 16 et 17 décembre 2009. Nous vous remercions à l'avance d'accéder à nos demandes.

Enfin, nous tenons à vous informer que lors du prochain atelier thématique technique, accompagnés de notre expert Monsieur Loubignac, les représentants de l'ADVM proposeront, dans le cadre de la co-élaboration, une à deux variantes à certains tracés que le cabinet Egis a commencé à étudier.

Vous souhaitant bonne réception de notre document, nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments respectueux.

Le, 02 janvier 2010
Le Président de l'ADVM
Christian LAMOTTE

<p style="text-align: center;">Observations formulées par</p> <p style="text-align: center;">la Communauté de Communes des Portes du Causse</p>

LOT – CORREZE VOIE D' AVENIR

Remarques de la Communauté de communes « les Portes du Causse » suite aux commissions thématiques du mois de décembre 2009.

- Atelier thématique technique :

Pas de remarques particulières à ce stade.

La jonction de la voie nouvelle directement à un échangeur autoroutier existant (avec aménagement pour aller vers le nord ou vers le sud) devrait être privilégié.

- Atelier thématique Socio-économique :

Le diagnostic économique, qui a été fait, concerne essentiellement le bassin économique du nord du Lot.

Le bassin économique de Meyssac n'a pas été pris en compte, alors que son activité économique pourrait éventuellement être impactée par cette voie nouvelle. Un comptage des véhicules (VL et PL) entre Meyssac et Montplaisir ainsi qu'entre Meyssac et les Quatre Routes mériterait d'être réalisé.

La desserte (jonction à l'A20) du Parc d'activités du Haut Quercy, à proximité de Cressensac, devrait être prise en compte dans la réflexion. La transformation du demi- échangeur de Cressensac en un échangeur complet mériterait d'être étudiée (voir si possibilité avec ASF).

Il nous paraît important de prendre en compte ces deux éléments dans la réflexion. La SEM du Lot, chargée de l'aménagement du parc du Haut Quercy, devrait être invitée à cet atelier.

L'amélioration de la desserte routière du nord du lot paraît être une nécessité pour le développement économique de ce bassin, mais il ne faudrait pas occulter l'amélioration des transports collectifs par le biais du réseau ferroviaire existant.

- Atelier thématique Environnement :

Bonne présentation du diagnostic des aspects environnementaux.

Des remarques ont été faites concernant des études existantes qui pourraient compléter ce diagnostic. Seront-elles prises en compte ?

Certains éléments forts du paysage et du patrimoine existent sur le secteur (sites de Turenne et de la vallée de la Doue).

Certains éléments du patrimoine bâti auraient été oubliés.

Les cartes d'utilisation des sols par l'agriculture mériteraient d'être affinées.

Comment peut-on quantifier les coûts environnementaux ?

Le tracé retenu devrait avoir l'impact le plus faible possible sur l'environnement et être le moins consommateur possible d'espaces agricoles ou boisés. Un équilibre devra être trouvé entre les différents intérêts.

Mr.PESTOURIE
Communauté de communes
« Les Portes du Causse »
19500 Nespouls



NESPOULS

En Causse Corrèzien

SOURZAC Serge
Conseiller municipal
Délégué thématique
-aspects techniques-

à Monsieur COLIN Henri
Garant de la concertation territoriale
-projet LOT-CORREZE -voie d'avenir-
Avenue de l'Europe
Regourd - BP 291
46005 CAHORS CEDEX 9

Monsieur,

Suite à la réunion du 16 décembre 2009 je viens vous faire part de mes réflexions concernant le tracé :

1. Je pense qu'il serait judicieux d'étudier le tracé de la route par les itinéraires déjà existants avec une évaluation des coûts engagés qui pourraient être inférieurs à celui d'un nouveau tracé.

2. Comme il l'a été dit lors de cette réunion, il convient d'étudier sérieusement le raccordement du tracé sud au demi échangeur de GIGNAC-CUZANCE, qui dans le projet semble avoir été volontairement ou involontairement oublié !

3. Je demande qu'il soit tenu compte dans l'étude de la nouvelle route de la ZAC du haut Quercy car celle-ci devra également être raccordée à l'A20.
Il serait tout de même regrettable, à bien des égards (environnemental-financier...) que ce raccordement se fasse par la RN 820 -traversée de REYJADES qui supporte déjà un fort trafic-

4. Je veux des précisions concernant l'abandon des tracés de l'étude préliminaire. Les explications données en réunion ne m'ont pas satisfait. Je les considère approximatives et souhaite avoir plus d'éléments à ce sujet afin de pouvoir me faire une idée plus claire.

Dans l'attente d'une réponse de votre part sur les différents points soulevés, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

<p style="text-align: center;">Observations formulées par la Commune de Turenne</p>
--

Madame, Monsieur,

Plus peut-être que pour l'atelier environnemental, ce compte-rendu me paraît trop synthétique pour refléter la précision et la diversité des interventions. Il est trop simplificateur. Chacun réagira bien à sa façon...

En ce qui me concerne :

J'ai indiqué qu' on retrouverait vraisemblablement partout, en pied de falaise calcaire, ces marnes instables. Sur la commune de Turenne, nous connaissons bien ces secteurs "qui bougent en permanence", faciles à repérer, par exemple le long de la RD8.

Sur la diapo n°21, mon intervention ne portait pas seulement sur la suppression de la parenthèse. La largeur de la route sera bien évidemment très différente selon qu'elle comptera deux ou trois voies.

En conséquence, le coût, l'emprise foncière, les impacts environnementaux mais aussi les temps de trajets seront totalement différents selon le choix retenu. Il faudrait préciser le plus tôt possible si c'est une route à deux voies ou plus.

Sur les estimations de trafic attendu, la diapo page 28 semble montrer que cette nouvelle voie absorbera en priorité une grande partie des flux de poids lourds. Ne resterait alors sur les actuelles départementales (RD 720 et RD 8) que les dessertes locales. C'était bien l'objectif initial.

Une nouvelle route à deux voies construite "ex nihilo", compte tenu de la topographie tourmentée de l'ensemble de ce secteur, ne fera "gagner" qu'un temps très limité aux véhicules légers qui auront peu ou pas de possibilités de doubler.

En conséquence, il serait préférable de proposer un trajet, le plus court possible, pour désenclaver le bassin de Biars vers l'autoroute A 20 pour les poids lourds en priorité. Les RD 720 et RD 8 délestées de ce trafic retrouveraient sans doute une fluidité qui réduirait certainement les temps de trajet vers Brive.

COMPLÉMENTS AU COMPTE RENDU DE RÉUNION DE L'ATELIER TECHNIQUE DU 16/12/2009

2ÈME PARTIE : GÉOLOGIE

Contraintes topographiques :

A propos des vues en coupe des fuseaux nord et sud. Il est demandé à quel endroit correspondent ces coupes.

Réponse : elles ne correspondent pas à un endroit précis mais ont pour but de montrer que la route doit s'élever au nord comme au sud d'environ 200m

Remarque Turenne Environnement : le dénivelé est au final le même mais dans le fuseau nord il faut franchir la falaise soit 150 m en moins de 2km alors que dans le fuseau sud le franchissement se fait de façon beaucoup plus progressive en particulier au niveau de la vallée de la Doue où les mêmes 150m de dénivelé s'étalent sur près de 10 km.

Egis reconnaît que ces éléments sont à prendre en compte car les pentes peuvent difficilement dépasser 5% ou 6 % sans occasionner des aménagements techniques et de fait des surcoûts.

Risques liés aux marnes :

Alors que l'association de La Merlette se propose de compléter la cartographie des taches rouges répertoriées, Egis nous indique que les taches oranges : zones mouvementées susceptibles de glissements correspondent souvent à des routes.

Question Turenne Environnement : la zone susceptible de glissement dans le fuseau nord est-elle en fait parallèle à la

route ?

Réponse Egis : oui ; mais ces problèmes de glissements de terrains peuvent être résolus...

M Gary, maire de Turenne signale que la départementale D8 qui traverse cette zone de marnes est très régulièrement en réfection malgré des drains, des soutènements et autres aménagements entre Turenne Gare et Turenne.

Turenne Environnement signale que le problème est plus limité et connu dans le fuseau sud où les marnes sont moins présentes sur les routes existantes.

Egis revient sur le fait que des solutions techniques existent pour les autoroutes

Turenne environnement souligne là encore un surcoût pour un résultat hypothétique si l'on s'en tient à l'exemple de la D8 à Turenne.

Risques liés aux inondations

Remarques : le fuseau nord longe la zone inondable sur plusieurs kilomètres alors que le fuseau sud la traverse sur une distance beaucoup plus courte

Egis reconnaît que c'est un élément délicat du dossier et expose là encore la possibilité d'utiliser de moyens techniques supplémentaires pour résoudre ces problèmes.

3^{ÈME} PARTIE : DÉFINITION DE QUEL TYPE DE ROUTE

Le nombre de voies

M Gary, maire de Turenne a soulevé le problème du nombre

de voies : si la route, qui doit être une route « à camions » n'a que deux voies, elle présente peu d'intérêt face à la route actuelle. On sera coincé pendant des kilomètres derrière des camions sans pouvoir dépasser.

Cette opinion était partagée par plusieurs participants.

Le nombre de voies a été aussi abordé au regard du franchissement des pentes.

Egis a expliqué que ce n'était pas le taux de la pente qui déterminait la création d'une troisième voie mais la vitesse des poids lourds sur ces pentes.

Il semble cependant évident que la vitesse des poids lourds est fonction de la pente...

Egis précise que pour une trois voies la largeur de la route est augmentée de 3,50 m soit 13,50 m plus les bermes et fossés à définir.

Les comptages :

Turenne Environnement a demandé à avoir des comptages en juillet août et hors vacances pour évaluer l'impact des touristes.

Un autre participant a demandé à avoir si possible les comptages par sens de circulation (vers Brive, vers le sud) pour mieux mesurer l'impact de cette nouvelle voie.

Turenne Environnement a par ailleurs ainsi que d'autres participants mis en doute la progression annoncée de la circulation automobile et des poids lourds, compte tenu de l'inconnue que représente, pour tous, le prix des carburants.

EGIS a dit que les chiffres annoncés n'étaient que des

hypothèses et que celles ci devaient effectivement être prise en compte avec beaucoup de précaution dans la conjoncture présente.

5^{ÈME} PARTIE : TRAITEMENT DES INCIDENTS GÉOLOGIQUES

Risques liés aux calcaires karstiques du dogger.

Question : connaît on toutes les fissures, dolines et gouffres du sous sol considéré ?

Réponse Egis : Non, on s'en aperçoit avec précision quand le tracé est déterminé. A ce moment là on étudie plus en détail la zone et on dévie éventuellement le passage.

Turenne Environnement : Pour une route déjà existante comme c'est le cas de la RD 96, on peut donc considérer que ces inconvénients, études et surcoûts seraient en partie évités.

Egis ne dément pas.

Commentaires à ajouter sur le site : La réunion de l'atelier technique s'est déroulé sereinement, beaucoup d'échanges et beaucoup de bonne volonté d'EGIS pour répondre aux problèmes techniques.

Pour Turenne Environnement il apparaît suite à ces échanges que le fuseau nord présente sur le plan géologique et topographique des problèmes plus importants que le fuseau sud :

- Pentes plus fortes

- Marnes avec risques de glissement de terrain
- Zone de calcaires karstiques non explorée avec risques de cavités et d'éboulements
- Zone inondable traversée plus longue.

EGIS assure que tous ces problèmes peuvent être surmontés par des moyens techniques adaptés.

Tous ces problèmes supplémentaires représentent un surcoût et des délais qu'il conviendrait d'ores et déjà de chiffrer et de communiquer à l'atelier technique et à l'atelier économique et financier. Les contribuables que nous sommes vont voir leurs impôts augmenter pendant plusieurs années du fait de cette route, ils ont droit à une information claire sur le sujet.

TURENNE - ENVIRONNEMENT

Siège Social :

150, route de Noailhac - 19500 TURENNE

Correspondance - Administration

L'HÔPITAL SAINT-JEAN - 46000 SARRAZAC

Condat le 02 Janvier 2009

Mr Laumond André
Président de l'association *Condat Dans La Tourmente*
Mas del lac
46110 Condat
Tél: 0565321670
Emél: presidence@condatdanslatourmente.fr

M. Henri Colin
Garant de la concertation
Lot-Corrèze voie d'avenir
garant.concertation@voiedavenir.fr

Monsieur,

Veillez trouver dans ce courrier,

- nos commentaires et remarques sur les comptes rendus des premiers ateliers qui se sont déroulés en Décembre
- nos contributions et remarques sur le contenu de ces ateliers

Nous avons jugé globalement les débats assez sereins, ou chaque acteur a pu s'exprimer librement en toute franchise. Néanmoins, nous avons noté pendant les différents ateliers, plusieurs remarques polluant le débat qui étaient désobligeantes pour les relations Lot-Corrèze ou pour notre commune, nous ne sommes pas intervenus pour ne pas polémiquer, néanmoins si cela devait se reproduire, nous ne manquerons pas de nous faire entendre.

De plus, Il est important, dans la voie d'avenir, de prévoir une déviation correcte de la commune de Condat et des Quatre-Routes (prévue dans le projet précédent devant passer par Turenne et dont les études avaient montré la faisabilité).

Enfin, certains évoquent le transport ferroviaire, ce qui ne fait que parasiter le débat, il nous semblait acté lors de la mise en place de la concertation et lors du premier comité de suivi, que la voie d'avenir devait se traduire par un tracé routier (ceci est rappelé sur le site www.voiedavenir.fr), il faudrait le rappeler aux différents acteurs participants aux ateliers. Pour mettre fin à ce genre de discussion, il serait souhaitable d'inviter un responsable de RFF afin qu'il donne la position officielle de son entreprise.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour l'association
Le président

PS: sur les comptes-rendus (fichier pdf) cliquer sur chacune des étoiles pour lire nos remarques.

Association Condat dans la Tourmente - Mairie de Condat - 46110 Condat -
répondeur :09 79 94 92 09 / Télécopie: 09 79 94 92 08
Emél: info@condatdanslatourmente.fr Site Web: <http://www.condatdanslatourmente.fr>

Ateliers Aspects Techniques

Les chiffres de trafic de l'année 2005 sont téléchargeable à l'adresse suivante:

<http://info-routiere.net/comptages/46-lot/46-2005.pdf>

Les estimations de trafic devraient être plus précises, avec un comparatif entre le fuseau Nord et le Fuseau Sud.

Nous avons noté que le nombre de zones marneuses et des dolines sont aussi importantes sur les deux fuseaux, les photos téléchargeables ici:

<http://condat46110.ovh.org/condat/friat1.jpg>

<http://condat46110.ovh.org/condat/friat2.jpg>

<http://condat46110.ovh.org/condat/friat3.jpg>

montrent les problèmes de ces marnes sur la zone de Friat (Fuseau Sud)

Des photos téléchargeables ici:

<http://condat46110.ovh.org/condat/1eratelier/inondation.zip>

montrent les risques d'inondations (dans ce cas, la route actuelle au niveau du Pont Neuf-Condat est coupée)

Nous souhaitons que l'influence des bassins versants sur le franchissement de la vallée de la Tourmente soit explicitement présentés. La traversée de cette vallée au niveau de Condat – Fuseau Sud (intersection de 3 bassins versants) serait plus problématique que de longer la vallée en déviant les Quatre-Routes du lot et Condat. Longer la Tourmente a déjà fait l'objet d'études dans le cadre du projet abandonné en 2005 devant passer par Turenne. Peut être que les résultats de ces études peuvent être récoltées pour être intégrées dans ce nouveau projet. Les études de 1994 évoquées par M. Salle (Maire de Biars) justifiant d'un tracé vers le Nord devraient être également utilisées.

De plus, nous avons également entendu que les problèmes géologiques peuvent être techniquement solutionnés. Nous sommes d'accord avec la conclusion de M. Colin indiquant que les problèmes techniques s'adapteront aux critères socio-économiques et environnementaux.

Ateliers Aspects Socio-Economiques

Nous souhaitons que le cabinet d'étude utilise (avec l'autorisation de la CCI du Pays de Brive) les résultats de l'enquête que la CCI a mené et qui aboutit à une préférence du fuseau Nord: la CCI pourrait nous commenter cette enquête.

Il est inconcevable dans un document préparatoire que l'estimation de 5mn en gain de temps soit conservée. Les estimations de trafic réalisées dans des conditions de fluidité entre Biars et Brive ne sont pas la réalité. Si les diaporamas doivent être rendus publics, un tel chiffre pourrait entraîner des erreurs d'interprétation: ce serait négatif pour la communication du projet.

Pour préciser ce qui a été dit dans cet atelier, un tracé dans le fuseau Sud impactera un coût de péage autoroutier aussi bien pour les PLs que les Vls, cela doit être pris en compte dans le choix.

Il est important que le tracé retenu soit celui qui réponde aux besoins du plus grand nombre (PL et VL): réaliser une route qui ne serait que peu utilisée ne permettrait pas de justifier les coûts d'un tel projet devant les générations futures.

Ateliers Aspects environnementaux

La Znieff presentie au niveau de Condat est intéressant pour notre commune, nous ne pouvons voir dénigrer ce projet.

Quelques vues côté Fuseau Sud sont téléchargeables ici:

<http://condat46110.ovh.org/condat/1eratelier/vues.zip>

Des informations sur la commune de Condat peuvent se trouver dans le livre paru en 2004: **Condat en Quercy** (de Roger Cheyssial Editions du ver Luisant ISBN 2-84701-133-1)

Nous sommes conscients que de nombreux sites exceptionnels peuplent les deux fuseaux, mais il ne faut surtout pas négliger ceux présents dans le fuseau Sud.

On peut citer:

- Château de Blanat (St Michel de Bannière)
- Le Moulin du « Pont Neuf » (Commune de Condat)
- Le Village de Friat (<http://condat46110.ovh.org/condat/friat.pdf>)
- Château de Bannières (Commune de St-Michel de Bannières)
- Château de Ballager (Commune de Condat)
- Château de la Tulle (Commune de Strenquels)
- Château de Langlade (Strenquels)
- Moulins de la vallée de la Doue (Société scientifique historique et archéologique de la Corrèze) (<http://www.moulindeurel.org/>)
- Grange charpente à la Philibert de l'Orme (Article dans la revue Quercy Recherche N° double 47/48 1982(p97àp118) Numéro ISSN:0335-3958), extraits téléchargeables:
<http://condat46110.ovh.org/condat/grange.pdf> ;
<http://condat46110.ovh.org/condat/grange2.pdf>
- Chapelle de Maledene (Commune de Martel)

Il est nécessaire que le tracé le plus économe en énergie soit celui retenu (donc le plus court). Le volume de CO2 rejeté serait augmenté par une distance rallongée.

Association Condat dans la Tourmente

Vous trouverez ci-dessous le compte-rendu annoté par l'association Condat dans la Tourmente.

Pour visualiser les observations, positionnez la flèche de la souris sur l'étoile verte.




LOT – CORREZE VOIE D'AVENIR

CONCERTATION TERRITORIALE ATELIER THEMATIQUE TECHNIQUE

COMPTE-RENDU DE REUNION

Objet de la réunion Restituer les premières recommandations du bureau d'études techniques Egis Echanger avec les acteurs (remontée des informations, attentes, idées).	Date de la réunion Mercredi 16 décembre 2009 - (14h30 – 17h00) Centre Technique Départemental à Brive
Rédacteurs Conseil général du Lot Conseil général de Corrèze	Prochaine réunion Lundi 18 janvier 2010 – (14h30 – 17h00) Centre Technique Départemental à Brive

Sociétés	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
Conseil général du Lot	Pascale BEAUBIER	concertation@voiedavenir.fr	X		X
	Patrice OLIVIER	concertation@voiedavenir.fr	X		X
	Valérie LEREBOURS	concertation@voiedavenir.fr	X		X
Conseil général de Corrèze	MARCHAND Thierry		X		X
EGIS Route et Aménagement	Jean-christophe COLLIN		X		X
EGIS géotechniques	Isabelle ESTEULLE		X		X
Membres des ateliers					
Conseil général de Corrèze	Noël MARTINIE			X	X
Conseil général du Lot	Jean-claude REQUIER			X	X
Conseil général du Lot	Albert SALLE		X		X

Sociétés	Représentants	Tél/Fax/Mail	Présent ou Représenté	Absent ou Excusé	Diffusion
Commune de Cavagnac	Serge GUTIERREZ		X		X
Commune de Condat	Guy CHARAZAC		X		X
Commune de Cressensac	Guy LOURADOUR		X		X
Commune de Cuzance	René BARRE		X		X
Commune de Nespouls	François PATIER		X		X
	Serge SOURZAC		X		
Commune de Turenne	Yves GARY		X		X
Commune Les Quatre Routes du Lot	Raymond RISSO		X		X
Communauté de Communes des Portes du Causse	Georges PAUTY		X		X
Communauté de Communes du Pays de Martel	Jean-claude REQUIER			X	X
Syndicat d'Etudes du Bassin de Brive	Patricia BROUSSOLLE			X	X
CCI de Corrèze	Jean-pierre DELMAS		X		X
ASF	Pierre GENQUET			X	X
Fédération départementale du bâtiment et des travaux publics	Robert PARROUX		X		X
Accès cible	Bruno FROIDEFOND		X		X
Association Condat dans la Tourmente	Didier ROQUES 		X		X
Association de défense de la Vallée de la Merlette	Marc ROSSBURGER		X		X
	Nicolas CRESPEL		X		
Conseil de développement de la Vallée de la Dordogne Lotoise	Jean-michel BOURDET		X		X
	Bruno LUCAS		X		
GADEL	Jean-claude KANDEL		X		X
Association Turenne Environnement	M. GUEGAN		X		X
	Mme BERGER		X		

Type	Emetteur	Version	Date
CR	CG 46	Suite réunion 1 étape 1	24 décembre 2009

Début de la réunion à 14h30.

Henri COLIN remercie les participants de leur présence. Il rappelle les principes généraux de la charte de la concertation et informe des modalités de fonctionnement des ateliers thématiques. L'objet de la réunion est la restitution des premières données recueillies par le bureau d'études techniques Egis et l'échange avec les acteurs.

Présentation des participants lors du tour de table.

François PATIER - commune de Nespouls,

Remarque préliminaire : Il fait part de sa satisfaction quant au contenu du document élaboré par le bureau d'études techniques Egis. Il s'interroge sur le choix des deux fuseaux et demande que les éléments, qui ont permis au choix des deux fuseaux, lui soient remis.

François SANÇON - Conseil général du Lot,

Il souligne que cela est difficile de prendre l'aire d'étude mais il n'exclut pas néanmoins un élargissement du périmètre d'études au vu du travail fourni lors des ateliers thématiques. Il rappelle qu'en novembre 2008, une présentation avait été faite par le Conseil général du Lot et que le document sera mis en ligne très prochainement sur le site internet.

Mme BERGER, Association Turenne environnement,

Demande pourquoi l'itinéraire par Collonges et Meyssac n'est pas étudié.

Pascale BEAUBIER - Conseil général du Lot,

Indique que cet itinéraire n'est pas dans l'aire d'étude, ceci étant un choix fait de longue date.

Association Turenne environnement,

Propose d'améliorer les points noirs des routes actuelles, pour privilégier leur amélioration.

Pascale BEAUBIER - Conseil général du Lot,

Ce ne sont pas des points noirs au sens accidentologie, mais des points difficiles pour le trafic. Ils seront intégrés dans les études d'avant projet. Il est précisé que les contributions des participants seront bien évidemment prises en compte par le bureau d'études techniques.

Présentation du Conseil général du Lot

Les ateliers de partage selon les trois thèmes : technique, socio-économique, environnement vont se tenir sur les deux jours, et il s'agit actuellement de leur première session de réunion. Deux sessions au moins seront organisées à chaque étape des études : présentation des données de base ou analyse des bureaux d'études, puis compléments suivant observations recueillies et intégration des contributions des participants.

Pour mémoire, les études menées par les bureaux d'études Egis Géotechnique et Egis Route France pour les études d'avant projet sont étroitement imbriquées à chaque étape, et ont un calendrier très contraint . La même contrainte de délai s'impose aux ateliers thématiques pour respecter les dates prévisionnelles de réunion du Comité de suivi, et l'échéance du dossier d'avant projet, annoncée par le Maître d'ouvrage au mois de Novembre 2010.

François PATIER - commune de Nespouls,

Il fait part de son intention de demander une validation/délibération des membres du conseil municipal (à chaque fin d'étape ???) et pour cela, il demande à la maîtrise d'ouvrage que les délais ne restent pas intangibles et qu'il soit fait preuve de souplesse.

Pascale BEAUBIER - Conseil général du Lot,

Il est tout à fait envisageable d'accorder des délais supplémentaires et de faire preuve de souplesse. Par conséquent, il faudra avoir conscience que la décision du tracé de moindre impact ne sera pas prise fin 2010 mais plus tard.

François SANÇON - Conseil général du Lot,

Il rappelle que délibérer à chaque étape des études n'est pas raisonnable. Cela prendrait beaucoup trop de temps. Par contre la concertation avec ses délibérations réglementaires suite à mise à disposition de registres pour le public, sera menée en parallèle et permettra ces délibérations.

Henri COLIN – garant de la concertation

Il insiste sur la nécessité d'une certaine adaptabilité du calendrier.

Présentation des bureau d'études – Jean-christophe COLLIN Egis Route France et Isabelle ESTEULLE Egis Géotechnique

1^{ère} partie – obstacles à franchir

Aucune question.

2^{ème} partie – géologie

Mme BERGER, Association Turenne environnement,

insiste sur le fait que les marnes sont très présentes sur le fuseau Nord

M. ROQUES, Association Condat dans la Tourmente

Demande que soient prises en compte les zones inondables en précisant la définition de l'appellation « zone inondable ». ★

Association de défense de la Vallée de la Merlette,

Propose de fournir des éléments complémentaires sur les marnes.

M. GARY, Maire de Turenne

Il insiste sur le fait que les anciens avaient du bon sens et qu'il est préférable de réutiliser des tracés existants plutôt que d'aller sur des zones connues comme difficiles.

Robert PARROUX, Fédération départementale du bâtiment et des travaux publics

Indique que quels que soient les problèmes techniques, on sait mieux leur faire face actuellement qu'autrefois.



M. Jean-Claude KANDEL – GADEL

Indique que vu l'orientation des couches géologiques, les problèmes seront rencontrés de toutes façons. Les seuls critères de choix résideront dans la longueur de traversée des zones contraignantes.

3^{ème} partie – définition de quel type de route

Association de défense de la Vallée de la Merlette

Il demande à ce que les documents administratifs du marché d'études soient modifiés : R80 en R60 tel que présenté aujourd'hui. C'est bien du R60 qui sera la base de dimensionnement.

Commune de Turenne

La diapositive n°21 précisant 2 à 3 voies de circulation : ne pas mettre les parenthèses qui sous entendent un détail.

Pascale BEAUBIER - Conseil général du Lot,

Effectivement ce n'est pas un détail mais une précision pour indiquer que les créneaux de dépassements ne sont pas exclus, leur longueur étant à affiner suivant chaque variante.

Mme BERGER, Association Turenne environnement,

Elle demande de rajouter les comptages sur le RD 803 entre Martel et Souillac

« il est important de préciser le trafic des camions allant vers le sud et allant vers le nord ».



Thierry MARCHAND – Conseil général de Corrèze

Le comptage à St Michel de Bannières est un comptage permanent, les autres sont des comptages tournants qui permettent de mesurer les trafics sur les quatre semaines identifiées comme étant les plus proches de la moyenne annuelle.

Didier ROQUES - Condat dans la Tourmente,

Signale que les données pour l'année 2005 relatives au trafic des poids lourds sont disponibles dans des documents de la DDE. Ces éléments seront mentionnés dans le site internet.

M. Salles - Maire de BIARS ★

Rappelle qu'une étude faite en prévision de l'autoroute A20 avait déjà en 1994 analysé les différents itinéraires de raccordement depuis le bassin d'activités de Biars-Bretenoux. Il propose de la verser au dossier à titre de contribution.

Sur les hypothèses de trafic : le bureau d'études s'est limité à quelques hypothèses simples, qui n'intègrent pas certaines RD comme la RD 38 et ne font pas de différence entre les fuseaux car il est encore trop tôt.

M. GARY, Maire de Turenne

Fait remarquer que la voie d'avenir semble concentrer le trafic PL dans ces hypothèses.

M. COLLIN – EGIS Route France

Dans l'hypothèse selon laquelle le trafic poids lourds est plus intéressant que le trafic véhicules légers, le pourcentage de PL est effectivement prévu supérieur sur la voie d'avenir à celui constaté actuellement sur les différents itinéraires.

4^{ème} partie – éléments de géométrie routière

Aucune question.



5^{ème} partie – traitement des incidents géologiques

M. Jean-Claude KANDEL – GADEL

Demande comment est traité le cas des dolines : traitement des vides ou détournement du tracé ? Cet aspect des projets est vu au cas par cas.

Didier ROQUES - Condat dans la Tourmente,

Insiste sur le fait que deux problématiques distinctes sont présentes en cas de zone inondable :
-traiter les remblais en dessous de la cote des plus hautes eaux
-assurer la transparence hydraulique

Guy CHARAZAC – Maire de Condat,

Signale une source d'eau potable non répertoriée sur sa commune et demande qu'elle ne soit pas détruite (raisons historiques).

François SANÇON - Conseil général du Lot,

Il est évident que les contraintes seront étudiées et orienteront les choix mais il est impossible de les prendre en compte dans leur globalité. Le moment venu les contraintes et le coût des mesures compensatoires seront analysés.

Guy LOURADOUR – Maire de Cressensac ★

Signale qu'il faut penser à l'aspect desserte de la future zone d'activités de Cressensac et l'aéroport.

Ce sera à intégrer lors du choix des tracés.

Association de défense de la Vallée de la Merlette,

Indique que l'échangeur de Cuzance ne fait pas partie de l'aire d'étude, ce qui prive d'une étude de la possibilité de le transformer en échangeur complet, et demande que les voies de service situées juste au Nord soient intégrées dans le fuseau et ASF saisis de la demande de transformation.

Ce sera fait.

Pascale BEAUBIER - Conseil général du Lot,

Elle annonce que le compte-rendu de la séance, version 1, sera diffusé par mail aux participants courant semaine 52. Il leur est demandé d'y apporter des observations éventuelles pour la semaine 1 pour une version définitive et diffusion du compte-rendu.



Rappel : il a été défini d'utiliser la voie électronique pour la transmission des comptes-rendus, des réponses en retour et de l'ensemble des documents nécessaires aux études.

Fin de séance 17h00.

La date de la prochaine réunion est fixée au lundi 18 janvier après-midi au Centre Technique Départemental de Brive. Une invitation et un ordre du jour seront transmis aux participants.