



# LOT – CORREZE VOIE D'AVENIR

## CONCERTATION TERRITORIALE ATELIER THEMATIQUE TECHNIQUE

### COMPTE-RENDU DE REUNION

<b>Objet de la réunion</b> Présentation de la méthodologie pour la comparaison des tracés.  Présentation des résultats des mesures des indicateurs pour chaque tracé.	<b>Date de la réunion</b> Lundi 31 mai 2010 - (14h30 – 17h00) Centre Technique Départemental à Brive
<b>Rédacteurs</b>  Conseil général du Lot  Conseil général de Corrèze	<b>Prochaine réunion</b>  Jeudi 10 juin 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
<b>Equipe projet</b>					
	François SANÇON	concertation@voiedavenir.fr	X		X
	Pascale BEAUBIER	concertation@voiedavenir.fr	X		X
Conseil général du Lot	Hélène JUGIE	concertation@voiedavenir.fr	X		X
	Patrice OLIVIER	concertation@voiedavenir.fr	X		X
	Valérie LEREBOURS	concertation@voiedavenir.fr		X	X
Conseil général de Corrèze	Bernard GEFFRAY		X		X
	Thierry MARCHAND		X		X
EGIS Route et Aménagement	Jean-christophe COLLIN		X		X
EGIS géotechniques	Isabelle ESTEULLE			X	X

Sociétés	Représentants	Tél/Fax/Mail	Présent ou Représenté	Absent ou Excusé	Diffusion
<b>Membres des ateliers</b>					
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
Commune de Cavagnac	Nicole POULET		X		X
Commune de Cazillac	Jean-louis PRADELLE		X		X
Commune de Condat	Lucienne BARRE		X		X
Commune de Cressensac	Guy LOURADOUR			X	X
Commune de Cuzance	Gérard LACROIX		X		X
Commune de Nespouls	François PATIER		X		X
	Serge SOURZAC		X		
Commune de Sarrazac	André ROBERT		X		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
	Anne MAMBRINI			X	
DDT Lot	Jean-marie GUICHARD		X		X
ASF	Pierre GENQUET			X	X
Fédération départementale du bâtiment et des travaux publics	Robert PARROUX		X		X
Accès cible	Serge LANSKOY		X		X
	Sandrine BOURDIOL		x		
AICN	Richard MICHAUD		X		X

<b>Sociétés</b>	<b>Représentants</b>	<b>Tél/Fax/Mail</b>	<b>Présent ou Représenté</b>	<b>Absent ou Excusé</b>	<b>Diffusion</b>
Association Condat dans la Tourmente	Pierre STE MARIE		X		X
	Didier ROQUES		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	Bruno LUCAS			X	X
Groupe Mammologique et Herpétologique du Limousin	Vincent NICOLAS		X		X
Association de sauvegarde du patrimoine de Cazillac	Jean-louis VANEL		X		X
Association de sauvegarde du patrimoine de Sarrazac	Jean-claude TASSAIN		X		X
GADEL	Jean-claude KANDEL		X		X
Association Turenne Environnement	Roger GUEGAN		X		X
	Joss BERGER		X		

<b>Type</b>	<b>Emetteur</b>	<b>Version</b>	<b>Date</b>
CR	CG 46	étape 3 – session 6	31 mai 2010

## **Introduction**

Le garant de la concertation, Monsieur COLIN, introduit la réunion. Il précise que deux associations ont souhaité être associées à la concertation. Il s'agit de l'Association du Patrimoine de Cazillac et de l'Association pour la Sauvegarde du Patrimoine de Sarrazac.

Il rappelle ensuite les principes du dispositif de concertation mis en place depuis juillet 2009.

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 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 2010 et en la mise à disposition du public de documents d'information 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 majeur 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.

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

## **Echanges avec les participants.**

Monsieur TASSAIN souhaite faire une déclaration préliminaire au nom du Collectif Les Voies du bon sens, qui s'est créé récemment. Il regroupe les associations du Causse de Martel suivantes : l'association pour la sauvegarde du patrimoine de Cazillac, Turenne Environnement, l'association pour la sauvegarde du patrimoine de Sarrazac, l'association « Va de l'avant », l'association de défense de la vallée de la Merlette, l'association pour la protection du site et des activités de Cavagnac, l'association Les hameaux de Cressensac. Ces associations se sont constituées en coordination et proposent une déclaration commune.

Monsieur VANEL, représentant de l'association pour la sauvegarde du patrimoine de Cazillac, précise que cette déclaration préliminaire a été faite en parfaite coordination entre les associations pré-citées. Il ne s'agit pas d'un refus de participer aux notations. Le collectif va rester travailler mais ils ne rendront pas leur travail tant qu'ils n'auront pas reçu les éléments permettant de le faire sérieusement.

Un participant demande si cette position implique que le Collectif n'accepte pas la charte de la concertation qui a été définie.

Monsieur VANEL répond quant à lui, qu'il n'a pas reçu cette charte car elle ne lui a pas été adressée.

Monsieur COLIN ne veut pas laisser dire que la concertation s'est révélée orientée et incomplète. Il a présidé le travail au sein des ateliers thématiques et des comités de suivi et celui-ci a été réalisé correctement par tous les participants. Leur travail doit être respecté. Le choix du tracé n'est pas arrêté aujourd'hui.

Monsieur VANEL répond que le fait que cette concertation soit lancée sur des fuseaux sur lesquels le Conseil général a été le seul juge arbitre et ait éliminé d'office les solutions évidentes existantes, est en soi un choix manipulateur.

Monsieur LANSKOY fait remarquer que depuis 8 mois, Monsieur VANEL ne s'est pas manifesté car le projet ne passait pas chez lui.

Monsieur ROQUES prend la parole pour dire que tous les participants, au début de la concertation, ont accepté une charte. Il veut savoir si les nouvelles associations acceptent cette charte, avec entre autres la validation de toutes les étapes menées jusqu'à présent ?

Monsieur SANÇON répond que les nouveaux candidats du Comité de suivi peuvent accepter les règles du jeu sans pour autant valider le contenu des différentes étapes. Ils gardent la possibilité de continuer à le contester. Ceci dit, ils ne peuvent pas faire le reproche de ne pas avoir eu accès à l'information, il suffit d'aller sur le site Voie d'Avenir pour avoir la charte et les procès verbaux exhaustifs de toutes les réunions.

Concernant les itinéraires existants, dont on sent bien qu'ils sont un point crucial, Madame BEAUBIER va en faire une présentation précise.

Concernant le critère financier qui aurait été neutralisé dans la réflexion, c'est un procès d'intention déplacé car la collectivité n'aurait aucun intérêt à le minimiser. Il fait partie des 69 critères. On a l'intention de l'évaluer précisément mais comme toujours dans ce type d'exercice, on commence par des estimations sommaires et on les affine au fur et à mesure.

Les études mises à disposition seraient insuffisantes. Là aussi, c'est la loi du genre. On ne peut imaginer faire à ce stade des études d'impact poussées, en termes de travail et d'argent, on est obligé d'établir un périmètre assez large dans lequel on étudie diverses solutions. Les études mises à disposition sont déjà bien fournies, surtout pour un dossier de cette importance. Peu de projets, même des grosses infrastructures, bénéficient d'une analyse multicritères comme celle-ci.

Concernant le problème agricole, il y a un petit décalage. Dans les cotations, on a pris en compte les données connues sorties du recensement général de l'agriculture mais il fallait apprécier plus précisément les différences significatives entre les tracés en matière de modifications du fonctionnement des exploitations. La Chambre d'Agriculture fait un travail sur ce thème en concertation avec les agriculteurs. Elle les réunit en ce moment et on aura les résultats lors de l'atelier de la semaine prochaine.

Sur le fait que la notation s'engage aujourd'hui alors que la concertation citoyenne est terminée, Madame BEAUBIER ne voit pas où est le problème, dans la mesure où les services techniques vont consacrer le mois de juin à l'analyse des résultats de cette consultation. Le travail des ateliers est de faire la notation des tracés et non de tirer le bilan de la concertation citoyenne. En revanche, le Comité de suivi du 24 juin aura à sa disposition le travail des ateliers mais aussi les résultats quantitatifs de la concertation réglementaire.

Madame BERGER souhaite préciser qu'il n'y avait pas de volonté de manque de respect dans l'intervention du Collectif. Turenne Environnement a essayé à plusieurs reprises de parler de la côte des Matthieu et de faire entendre certains points de vue.

Monsieur COLIN donne la parole à Madame BEAUBIER.

Madame BEAUBIER présente un diaporama sur les itinéraires existants RD 720 et RD 803 (document en annexe) et expose les raisons qui ont conduit à chercher d'autres solutions que l'aménagement de ces itinéraires. Ces itinéraires n'ont pas été écartés de manière arbitraire dans les huit derniers mois mais ont fait l'objet d'études depuis 1994/1995 qui ont chacune abouti à une non-faisabilité, que ce soit sur la RD 720 du fait du secteur de Turenne ou sur la RD 803 du fait de la côte des Mathieux. Ces conclusions de non-faisabilité ont été confirmées à l'issue des études préliminaires menées par Ingerop, autre bureau d'études privé, en 2008, et ont été actées au démarrage de la démarche actuelle, lors de la mise en place du Comité de suivi puisque les nouveaux fuseaux d'étude ne comportent pas effectivement ces deux itinéraires existants, pour ces raisons-là.

Les itinéraires existants ne sont pas des alternatives possibles pour la Voie d'Avenir. Ils n'en ont pas les caractéristiques et c'est bien pour cela qu'ils ne sont pas dans les fuseaux et qu'ils ne font pas partie des cinq tracés. Par contre, ils servent bien de base de comparaison avec les différentes solutions. Ces itinéraires existants, avec aménagements sur place, ne sont que des pis-aller en cas d'échec de la démarche.

Madame BEAUBIER présente ensuite le déroulement de l'atelier.

#### **Intervention de Madame BEAUBIER.**

Madame BERGER demande quand le critère financier sera abordé. Madame BEAUBIER lui répond qu'il le sera à tous les ateliers.

Un participant fait remarquer qu'au-delà de l'analyse des critères techniques, environnementaux, etc., il faudra prendre en compte aussi les remarques et propositions des habitants de Sarrazac, Cazillac et de toutes les communes aux alentours.

Madame BEAUBIER répond que par rapport aux remarques émises dans les registres et sur le site internet, le maître d'ouvrage va consacrer tout le mois de juin à quantifier et analyser les observations. Dans ce type de démarche, les maîtres d'ouvrage prennent acte de toutes les remarques. Cette concertation du public et le travail mené en co-élaboration avec les acteurs locaux seront bien pris en compte.

Il n'y aura pas de choix lors du Comité de suivi du 24 juin, il y aura enregistrement des observations des associations et des membres du Comité.

A priori, il y aurait un Comité de suivi fin juillet pour rendre compte du résultat de la concertation publique. Une lettre d'information de la concertation sera également distribuée comme la précédente dans les boîtes aux lettres, dans les communes et auprès des membres du Comité de suivi.

#### **Présentation des 69 critères et des appréciations.**

Monsieur COLLIN présente les tracés sur une carte, puis les critères et les appréciations données pour chacun d'entre eux.

Monsieur GARY demande s'il est bien nécessaire d'aller jusqu'au T5, car tout le monde sait bien qu'il ne sera pas retenu.

Monsieur COLLIN lui répond que ce tracé fait partie de la comparaison.

Monsieur CRESPEL sur le T4 dit qu'une bretelle avait été proposée qui permettait d'éviter Paunac et la montée sur le Causse.

Monsieur COLLIN répond que sur cette première partie, on est restés sur les tracés de base. Les sous-variantes sur la remontée n'apportent pas d'appréciations très différentes sur l'ensemble de l'itinéraire. Ces sous-variantes seront présentées lors des ateliers de la semaine prochaine.

Monsieur CRESPEL demande s'il sera donc possible la semaine prochaine de modifier quelques critères acceptés aujourd'hui.

Monsieur COLLIN répond que c'est une présentation avec des questions ouvertes. Il présente ensuite les résultats de l'évaluation des différents critères.

#### **La géométrie plane de la route**

Monsieur VANEL veut savoir pourquoi le bureau d'études peut dire que les itinéraires existants par Turenne et Martel ont des difficultés d'exploitation pour cause de dégradation de la route, sachant que les autres tracés traverseront pour certaines sections des zones marneuses tout à fait équivalentes. Il n'admet pas que l'on retienne un critère qu'il n'est pas possible d'évaluer sur les tracés de 1 à 5, alors qu'il est évalué sur les itinéraires existants. Il y a pour lui quelque chose d'illogique dans la démarche.

Monsieur COLLIN répond que le principe est de considérer que si l'on réalise une route neuve, elle sera faite de telle manière à ce qu'on n'ait pas ce type de problème puisqu'il y aura mise en place des moyens et des études nécessaires, chose qui est plus difficile à réaliser sur une route existante. L'objectif n'est évidemment pas de faire une route qui ne soit pas supportée par son sol. C'est dans ce cadre-là qu'on a parlé de ce qui existe sur les itinéraires existants et de ce qui peut être envisagé sur les itinéraires futurs.

Monsieur LANSKOY souligne que la solution d'aménagement d'un itinéraire existant est un pis-aller. En cas d'échec de la construction de Voie d'Avenir, les contribuables pourront se demander si cela vaut le coup d'investir des sommes importantes sur deux itinéraires alors que l'un et l'autre ont des obstacles infranchissables. Autant cela sera un effort important pour les contribuables lotois et corréziens d'investir plusieurs dizaines de millions dans la Voie d'avenir mais pour un résultat à la hauteur, autant cela sera difficile d'investir la même somme sur des itinéraires qui n'offriraient pas ce confort de déplacement.

Monsieur FLANDIN-BLETY répond qu'il aimerait voir les maîtres d'ouvrage déployer autant d'énergie sur les voies existantes que sur les voies nouvelles. La logique voudrait que l'on mette autant d'argent, d'énergie, de qualité technique, d'investissement financier pour répondre aux besoins des gens, qui se sont exprimés pendant les deux réunions publiques, d'aller au cœur de Brive. Il y a un nombre important de personnes qui souhaitent voir l'amélioration de la RD 720 parce qu'ils l'utilisent régulièrement.

Monsieur VANEL émet un doute sur les qualifications concernant les vallons orientés nord ou pas car il estime qu'il y a beaucoup d'autres itinéraires qui seront concernés, notamment les itinéraires nord, qui seront pour certains très mal orientés à certaines périodes de l'année. C'est pourquoi il a du mal à comprendre pourquoi on limite strictement à un itinéraire les risques de verglas, par exemple en hiver.

Monsieur FLANDIN-BLETY rebondit sur ce que vient de dire Monsieur VANEL. Il pense que le problème vient de la comparaison des tracés Voie d'avenir avec les itinéraires existants. Des annotations ont été mises sans les moindres travaux. Il n'est donc pas possible de noter les itinéraires existants sans amélioration de ceux-ci.

Monsieur SANÇON propose de reclasser en B au lieu de C le critère « exploitation de la route » pour l'itinéraire existant passant par Turenne, dans la mesure où l'aménagement en place fait partie de la cotation itinéraire existant.

Monsieur VANEL fait remarquer que la présence de marne sous les itinéraires neufs va provoquer des problèmes de dégradation.

Monsieur COLLIN lui répond que ces aspects seront abordés dans le critère « difficultés géotechniques ».

Madame BEAUBIER répond que pour le critère exploitation, il s'agit bien de l'exploitation de la route, elle pense en particulier aux actions de viabilité hivernale. Toute côte importante et a fortiori orientée vers le nord est pénalisante pour l'exploitation de la route. Reclasser comme il a été proposé en B le critère « exploitation de la route » pour l'itinéraire existant passant par Turenne paraît prendre suffisamment en compte cette difficulté d'exploitation hivernale.

#### **Profil en long**

Monsieur VANEL soulève que le T2 semble très proche du T1. Il estime qu'il y a une grande différence entre le T5 et le T3.

Monsieur COLLIN note que c'est la difficulté de l'exercice, dans la mesure où il y a trois niveaux d'appréciation, de forcer le trait en limitant le nombre de critères.

Monsieur SANÇON rappelle un point de méthode sur la cotation. Il demande à Monsieur VANEL que pour le prochain atelier, il vienne avec ses cotations et s'il constate des écarts d'appréciation par rapport à ceux présentés par EGIS, ceux-ci seront pris en compte par le maître d'ouvrage.

Madame BERGER revient sur la viabilité hivernale du T2. Toute la partie avant Plachamp est gelée et reste enneigée 4 à 5 jours de plus que le restant de la plaine.

Monsieur COLLIN présente la méthode de classification et de différenciation des itinéraires sur la notion de dénivelés.

Monsieur LANSKOY demande si le T3 arrive à l'échangeur de Nespouls ou à Gignac.

Monsieur COLLIN répond que le T3 arrive au demi-échangeur 54 de Gignac.

Il indique que la somme des dénivelés estimés part de Vayrac jusqu'à l'échangeur 51 à Brive.

Il répond que les études ont porté sur le demi-échangeur de Gignac avec des échanges vers le nord. Ce sera dans les critères socio-économiques que l'amélioration de la liaison entre le nord du Lot et le sud sera abordée.

## **Le dépassement**

Monsieur VANEL remarque que sur l'itinéraire existant par Turenne, s'il y a modernisation, il y a possibilité de dépassement.

Monsieur GARY, maire de Turenne, s'interroge sur le fait qu'il y ait moins de sections difficiles sur le T1 et le T2 que sur le T3.

Monsieur COLLIN répond que le linéaire de Vayrac jusqu'à l'autoroute pour T1 ou T3 est le même. Il rappelle que sur le T1, il y a deux créneaux pour les véhicules lents puisqu'il y a deux pentes à plus de 6 % sur 1,5 kilomètre, ce qui n'existe pas sur le T3. Il indique sur le T3, il n'y a que des éléments droits pris en compte.

Il rappelle que des voies supplémentaires sont mises en place pour les véhicules lents dans les secteurs où les pentes sont à plus de 5 ou 6 % car les vitesses de poids-lourds risquent d'être faibles. Il note que sur le T3, il n'y a pas ce genre de configuration mais qu'il y a d'autres aménagements envisageables.

Ce sont les linéaires où il n'était pas possible de dépasser qui ont été pris en compte.

Monsieur TASSAIN indique que lorsque les critères environnementaux seront abordés, si on fait 3 voies, on va entraîner des dégradations du site plus graves et pénalisantes que si on ne fait que deux voies.

## **Visibilité et points d'échanges**

Monsieur CRESPEL demande par rapport aux points d'échanges, s'il s'agira systématiquement de ronds-points ou de giratoires ou alors des croisements avec un stop sur la voie qui vient s'insérer.

Monsieur COLLIN répond que l'éventail des carrefours sera envisagé au cas par cas en fonction de la phase ultérieure des études et de l'importance des échanges. Il rappelle que la Voie d'avenir est une voie type ARP « route ordinaire à 2 fois 1 voie » donc il n'y a pas d'échanges dénivelés entre deux routes, il s'agit uniquement de carrefours plans pour lesquels il y a tout l'éventail possible. L'objectif de ce critère est d'apprécier le nombre des points d'échanges entre routes, pour un aspect de sécurité.

Monsieur ROQUES indique, concernant la comparaison des critères environnement et technique, on devrait retrouver la note opposée pour l'aspect socio-économique et dessertes.

Monsieur COLLIN indique que l'important est de pouvoir comparer les différentes variantes avec la même lunette.

Un participant relève que la notion de carrefour peut induire des coûts très variables d'un itinéraire à l'autre puisque le type de carrefour a été banalisé. Selon lui, il faut avoir cette information si l'on souhaite comparer ce qui est comparable. Ce qui compte c'est de savoir combien il y a de carrefours coûteux, de carrefours à moindre coûts etc...

Monsieur COLLIN indique que des différenciations ont été faites dans les estimations mais qu'à ce stade, celles-ci restent sommaires.

Monsieur GEFFRAY estime qu'il y aura assez peu de carrefours giratoires dans la mesure où pour ceux-ci les trafics doivent être équilibrés.

## □ Profil en travers

Monsieur COLLIN détaille les critères de notation. Il répond à une question concernant le kilométrage sur l'autoroute et le décompte du linéaire d'autoroute pour chaque tracé.

Madame BERGER ne comprend pas le critère. Il y a plus de confort selon elle puisqu'il y a plus de kilomètres sur autoroute.

Monsieur GARY, maire de Turenne, ne comprend pas pourquoi sur ce critère, avec des linéaires qui passent du simple au double, on se retrouve avec les mêmes notations.

Un participant rappelle, concernant le critère de profil en travers, que lors de précédents ateliers il avait été indiqué que le T3 était très critique à ce niveau là. On ne retrouve pas cette différence.

Monsieur COLLIN répond que le T3 est critique pour son ancrage dans le versant, c'est un aspect géotechnique qui n'est pas pris en compte pour ce critère-ci, traduisant plutôt le confort de la route.

Monsieur SANÇON ajoute qu'il s'agit de l'objet des prochaines réunions qu'il évoque brièvement.

Monsieur JAUZAC note que dans la solution « remblais », pourquoi ne pas avoir mis deux lignes plutôt qu'une seule.

Monsieur COLLIN répond qu'il s'agissait des besoins en matériaux. Le critère qui avait été défini était l'équilibre en volume des terrassements.

Monsieur CRESPEL note que sur le T1, il y a 230 000 m<sup>3</sup> de déblais qui ne sont pas réutilisables et qui demanderont un stockage alors que ce chiffre est moindre pour les autres tracés.

Monsieur COLLIN explique ce qui avait été recherché au moment de l'élaboration des critères.

Suite à une question, il explique les différences entre le T5 et les autres tracés.

Il donne ensuite la parole à Monsieur GARNIER pour la partie géotechnique.

Un participant demande si le phénomène d'inondation est pris en compte.

Monsieur COLLIN répond que les phénomènes d'inondation sont inclus dans le linéaire de zone inondable à traverser. Il indique que plus le linéaire est grand, plus cela va être défavorable au niveau du risque inondation.

Monsieur SAINTE-MARIE note qu'au droit des tracés T3, T4, T5, il y a un débit d'eau trois fois supérieur au T1 et au T2. La vallée de la Tourmente est traversée à la jonction des trois bassins versants tandis que les T1 et T2 prennent les bassins versants différemment, l'un après l'autre.

Il serait normal de considérer les 3 tracés en C.

Monsieur COLLIN répond que ce problème sera analysé dans l'atelier thématique volet environnement.

Monsieur SAINTE-MARIE note, concernant la réalisation de la route, qu'il n'est pas possible de faire des digues de remblais à cause des tirants d'eau. Les courants changent selon l'évolution, les passages sont différents selon la hauteur d'eau.

Monsieur MARCHAND note que réaliser trois passages de 50 mètres pour franchir individuellement les trois bassins ou un ouvrage de 150 mètres pour franchir la confluence nécessite des études et il n'est pas forcément avantageux, tant financièrement qu'hydrauliquement, de franchir séparément les différents cours d'eau.

Monsieur COLLIN rappelle que d'un point de vue géotechnique, cela ne va pas influencer le critère des plaines alluviales. Il indique que tout sera mis en œuvre pour que la route résiste aux inondations et ne les aggrave pas.

#### **Les marnes**

Madame BERGER indique que les routes à Sarrazac à ce niveau-là, entre Plachamp et Valeyrac, ont toutes eu des problèmes. Tous les ans et particulièrement l'hiver, il faut intervenir en urgence. Elle considère que la note B semble optimiste.

Elle note qu'en creusant plus comme le propose Monsieur COLLIN, cela va être affreux.

Monsieur COLLIN note qu'il s'agit du problème des marnes qui sont altérées et des sols fracturés. Il explique qu'en faisant des déblais plus importants, on peut trouver des couches marneuses de meilleure qualité.

Madame BERGER demande si le bureau d'études a connaissance de la pile 8 du pont de l'autoroute à Souillac où il y a eu en février un très gros problème.

#### **Plateau karstique**

Madame BERGER demande au niveau du plateau, pour le T2, si la veine au niveau de La Borie du Marchand, qui est une zone souterraine importante, a été prise en compte.

Monsieur COLLIN note que c'est très difficile à apprécier.

Monsieur VANEL indique que c'est un problème qui ne se trouve pas uniquement sur des points précis mais sur l'ensemble du plateau karstique. Il rappelle que pour la construction de l'A20, le record de profondeur de fissures a été atteint au niveau de Cuzance, que de grands vides se sont ouverts au niveau de Cressensac dans la mesure où les réseaux karstiques sont importants, avec pour exutoire l'œil de la Doue.

Monsieur COLLIN note que ces problèmes sont très difficiles à apprécier à ce stade du projet, à part ceux qui sont visibles actuellement. Il indique qu'une fois le tracé choisi, ces problèmes seront appréciés localement.

Il rappelle que l'objectif est de comparer les tracés.

Un participant demande s'il ne faut pas décomposer en deux critères car ce qui pénalise le T3 est d'une nature différente de ce que pose le problème du karst en lui-même.

Monsieur COLLIN répond qu'il serait plus raisonnable de mettre la note B à T1 et T2, identiques à T4, dans la mesure où il n'y a qu'un seul critère.

#### **Falaises**

Monsieur VANEL s'étonne de la qualification du T4 par rapport au T3. Il reconnaît que les difficultés sont peut-être moins longues mais elles ne sont pas moindres dans la mesure où il s'agit d'un rocher « pourri » avec des cavités dessous.

Il serait souhaitable de noter C et non pas B sur le T4 pour ce critère.

Monsieur COLLIN indique que la note qui est donnée pour le critère correspond au tracé complet du T4, sans apprécier la variante T4 B qui franchit le calcaire au niveau de Murat, là où le rocher a été démontré faible par le sondage.

Un participant ne comprend pas pourquoi si le T4 est démontré faible, il est noté B. Il ne le localise pas après Murat mais après Paunac.

Monsieur COLLIN répond qu'après la montée, sur le remblai évoqué à Paunac, le tracé va rejoindre la route qui longe la petite falaise. Il note qu'il y aura moins de problème car il s'agit d'un ouvrage existant, sur un linéaire plus faible de 300 mètres.

Le participant indique que le Conseil Général paye deux murs de soutènement sur la RD 23 à cause de l'évolution du rocher. Il juge qu'il serait plus honnête de mettre un C.

Monsieur COLLIN répond qu'il y a des hauteurs de déblais qui sont beaucoup plus faibles. Il ajoute qu'au vu des données actuelles, la note reste B pour faire cette distinction.

Monsieur PATIER demande comment sera franchie la voie ferrée.

On lui répond qu'il s'agira systématiquement d'un ouvrage d'art au dessus du linéaire.

#### **Coûts**

Monsieur LANSKOY note que dans l'investissement, il faut prendre en considération le rachat du coût du péage pour avoir une route gratuite quelque soit le tracé. Si cela n'est pas fait, il estime qu'il faut considérer le tracé T3 avec une arrivée sur Nespouls et non pas sur Gignac.

Un participant pense que le coût annoncé pour ce rachat de péage est de 3,5 millions.

Monsieur GEFFRAY indique qu'ASF a été interrogée mais qu'il n'y a actuellement pas d'élément de réponse qui permette d'intégrer les coûts de façon objective dans le comparatif. Il estime que le rachat du péage peut être considéré comme une option par rapport au T3. Il indique qu'est chiffré un itinéraire dans lequel le péage n'a pas été racheté.

Un participant note que sans l'intégration du péage, il faut prendre en compte la déviation de Cressensac.

Un participant explique que les camions n'iront pas jusque Gignac mais passeront par Nespouls.

Monsieur SANÇON note qu'il y a d'une part le doublement de l'échangeur et d'autre part le rachat du péage. Il rappelle qu'ASF a été interrogée et que les éléments de réponse ne sont pas encore connus. Il présente les pistes de négociations possibles avec ASF.

Un participant indique que le maire de Cressensac se positionnera certainement à ce propos lors de l'atelier du lendemain. Il note que c'est un amendement qui se paie.

Monsieur GARY, maire de Turenne, indique qu'une éco-taxa sera certainement applicable à l'essieu ou à la tonne à partir de 2012. Il ne s'agira donc pas d'une autoroute gratuite.

Madame BERGER demande par rapport à l'évaluation de l'entretien si celui-ci est annuel ?

Monsieur COLLIN répond qu'il s'agit d'un entretien annuel.

Monsieur COLIN conclut l'atelier. Il considère que les échanges ont été positifs.

Il répond sur l'aspect du péage au regard de son expérience, que des discussions sont en cours avec ASF et qu'il existe des exemples d'autoroutes (Montauban, Toulouse) qui sont devenues gratuites, moyennant une convention passée avec ASF et l'Etat.

Monsieur LANSKOY fait remarquer que le collectif d'associations indique que la somme de 150 millions d'euros est le chiffrage le plus réaliste. Il lui demande de préciser les fondements qui ont permis d'estimer ce coût et de dire qu'il serait financé par les départements. Il demande s'il y aura réellement un doublement des coûts de ce tracé.

Monsieur FLANDIN-BLETY invite le participant à assister aux prochains ateliers pour s'informer des projets et que les 150 millions d'euros envisagés ne sont pas une vision de l'esprit.

Madame BERGER indique que pour tout projet autoroutier ou autre projet, il y a débordement de budget. Elle rappelle les propos de l'association de Cazillac, sur l'évaluation du projet, l'intérêt étant d'en discuter dès lors qu'il y aura plus d'éléments. Elle indique que Turenne Environnement s'est basée sur le vécu de la commune et des environs, qu'elle apprécie l'appui de professionnels.

Un participant demande comment sont estimés les travaux.

Monsieur TASSAIN note qu'il est bon de travailler dans le sens de la transparence et que ce n'est pas mauvais que le contribuable sache le coût du projet. Il demande à ce que les deux tracés existants soient notés, évalués avec une modernisation.

Monsieur TASSAIN demande s'il y a une DUP à Vayrac.

Madame BEAUBIER répond que la DUP initiale à Vayrac a été annulée par le tribunal et que les études sont en cours pour refaire un dossier en vue d'une DUP. Elle indique que ceci impose de reprendre les études naturalistes pendant un an pour avoir une étude d'impact actualisée.

Un participant demande à propos de ce tracé s'il y a un surcoût suite à ce recours.

Madame BEAUBIER répond qu'il y a les surcoûts de reprise d'étude mais elle ne peut pas annoncer le chiffre.

En réponse à une question, elle indique qu'il y a une zone Natura 2000 au sud Vayrac sur laquelle il ne paraît pas possible de passer.

Monsieur COLIN conclut sur les étapes à venir et invite les participants aux ateliers des 10 et 11 juin prochains.