



LOT CORREZE VOIE D'AVENIR

Compte rendu de la réunion du comité de suivi de la concertation

2 décembre 2010

ACCUEIL

M. Gérard MIQUEL signale en préalable que M. François HOLLANDE et M. Noël MARTINIE ne peuvent participer au comité de suivi de même que le garant Henri COLIN, empêché. Il propose par ailleurs à l'assemblée d'intégrer l'Association pour la Protection du Site et des Activités de Cavagnac (APSAC), représentée par M. VIGNE.

Gérard MIQUEL explique que cette réunion du comité de suivi est organisée pour marquer le début d'une nouvelle étape de l'élaboration du projet. Les Conseils généraux du Lot et de la Corrèze souhaitent qu'il voie le jour. Aucun consensus n'ayant pu être trouvé sur le choix d'un tracé unique, il a été décidé de réaliser des études d'impact sur les deux tracés retenus. Si cette démarche engendre des dépenses supplémentaires évaluées à environ 150 000 €, elle permet de comparer les deux tracés et d'avoir des arguments pour justifier le choix qui sera arrêté. L'avancée du projet ne sera pas retardée puisque ces études sont nécessaires dans tous les cas.

François SANÇON, Conseil général du Lot

Il rend compte du bilan de la concertation engagée à ce stade. Celui-ci a été présenté aux deux Conseils généraux au moment où ils ont été amenés à prendre leur décision. Il comprenait un retour sur la concertation réglementaire. Plus de 2000 avis ont été recueillis dans les communes et sur le site internet. Ces avis sont équilibrés entre ceux préférant le trajet passant par le nord, ceux désirant qu'il passe par le sud, ceux rejetant le projet et ceux qui considèrent qu'il est urgent de le faire.

Deux tracés ont été choisis: le T2-1 au Nord et le T3 au Sud. Les deux solutions présentent des caractéristiques techniques à peu près semblables même s'il y a un peu moins de terrassement et un meilleur équilibre sur le T3 que sur le T2-1. Les aspects socio-économiques sont assez discriminants. D'après les habitants qui se sont exprimés, le T2-1 serait plus désenclavant et assurerait une meilleure desserte du territoire que le T3. Sur le plan environnemental, le T2-1 représente 17 km de construction dont 12 en site vierge alors que le T3 prévoit 10 km de construction dont 5 en site vierge. Le risque sur l'environnement est plus élevé pour le T2-1. Cette évaluation du risque environnemental n'est pas définitive aujourd'hui.

Le coût du T2-1 est estimé à 80 millions € et celui du T3 à 50 millions €. A ce chiffrage, il faut ajouter les investissements complémentaires à réaliser dans chacune des deux solutions. Dans tous les cas, il faudra assurer le désenclavement vers le sud du secteur de Martel. Ensuite, si le T3 est choisi, des aménagements supplémentaires seront nécessaires. Ces aménagements supplémentaires consistent à intégrer certains travaux sur les voies existantes comme mesures d'accompagnement au projet.

Au vu de tous ces éléments, les deux Conseils généraux ont considéré que les deux solutions ne pouvaient être départagées à ce stade. L'une est plus performante en matière de désenclavement et l'autre est beaucoup plus performante en matière d'environnement. Il est donc intéressant de

pousser l'étude d'impact sur les deux en parallèle de telle façon qu'on ne se contente plus d'estimer les risques d'impact mais la réalité des impacts.

Jean-claude TASSAIN, Les Voies du Bon Sens

Il souhaite connaître la date de la publication de la délibération du Conseil général du Lot.

Il lui est répondu qu'elle sera mise sur le site internet.

Il souhaite avoir des précisions sur ce qu'entend François SANÇON par l'intégration des voies existantes au projet.

François SANÇON, Conseil général du Lot

François SANÇON précise qu'il s'agit de l'aménagement des itinéraires existants. Cela avait été annoncé lors du comité de suivi du 30 septembre puis intégré aux propositions faites aux Conseils généraux. Le désenclavement du territoire passe aussi par l'aménagement des itinéraires existants mais sans les mettre aux normes de la Voie d'avenir (vitesse, sécurité). Sur la D720 et la D803, il n'est pas possible d'atteindre ces normes de sécurité et de vitesse. La Voie d'avenir ne peut pas emprunter intégralement ces deux itinéraires mais si le T3 est choisi, pour ne pas abandonner la D720, cet itinéraire continuera à être modernisé. Si le T3 est choisi, pour compléter la desserte, la déviation de Martel sera complétée par ce petit barreau entre la D840 et la D803. La modernisation de la D803 fait également partie de la desserte et du désenclavement de ce territoire. C'est une façon d'assurer le désenclavement vers le sud de toute la partie ouest du nord du Lot.

Philippe PATTE, association Condat dans la Tourmente

Il s'adresse à Gérard MIQUEL et regrette que le projet soit toujours au point mort bien qu'il ait commencé depuis deux ans. Il souhaite que celui-ci avance. D'après lui, "il y a des gens qui attendent beaucoup de cette Voie d'avenir". Il veut savoir si ce qui est écrit dans Brive Mag est vrai à savoir que si le T3 était choisi, le Conseil général de Corrèze n'apporterait pas un euro sur la déviation Voie d'avenir.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Il explique qu'il veut, comme son confrère corrézien François HOLLANDE, désenclaver le bassin de vie qui s'étend de Brive au nord du Lot. Les deux départements participeront financièrement quelque soit l'itinéraire choisi. Il poursuit en expliquant que François HOLLANDE et lui-même ont toujours tenu ce discours. Pour aboutir, il faut choisir un itinéraire et pour l'instant, il n'existe pas de consensus sur le sujet.

Il rappelle qu'il avait promis, en 2004, qu'une déviation serait faite à Puybrun. Malgré les tergiversations, elle sera inaugurée dans quelques mois. C'est la même chose à Vayrac. Le dossier a été repris, les études ont été recommencées, diverses enquêtes vont être lancées. La déviation de Vayrac sera réalisée. Elle est indispensable. La déviation de Condat se fera également. Ensuite, quel que soit le tracé choisi, on travaillera sur les itinéraires existants. Il n'y a donc aucun retard. On fera en sorte que la décision qui sera prise soit la plus difficilement contestable. Aujourd'hui, quelque soit le projet que veuille réaliser une collectivité, elle est soumise au respect d'un certain nombre de règles. Le temps nécessaire paraît très long et est mal compris par la population mais il n'est pas possible de réaliser les choses aujourd'hui avec la même facilité qu'il y a vingt ans. Les contraintes sont lourdes mais doivent être respectées.

Avec cette méthode, en cas de recours au tribunal administratif, les juges regarderont le processus qui a été suivi au préalable. Ils verront que toutes les répercussions du tracé ont été étudiées finement.

La concertation durera le temps de l'étude. Le tracé choisi sera celui qui réunira le moins d'impact environnemental et présentera toutes les garanties techniques. Il n'y a aucune perte de temps. Si on se bagarre pour obtenir tel ou tel tracé, dans vingt ans il n'y aura toujours rien. Il déclare vouloir voir le début de la réalisation de ce projet et son aboutissement en tant que responsable du Conseil général. "Le chemin que nous avons pris ne plaît pas à tout le monde mais c'est celui de la sagesse", ajoute-t-il.

Jean-claude TASSAIN, Les Voies du Bon Sens

Il souligne que la déviation de Bétaille n'est pas évoquée. Traverser Bétaille ralentit pour se rendre à Brive.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Ce sont plutôt les maisons construites le long de la route et les limitations de vitesse à 70 km/h à la sortie de Bretenoux qui ralentissent la circulation. Pour le moment, la déviation de Bétaille n'est qu'au stade de l'esquisse. On considère qu'il est plus urgent de dévier à Vayrac qu'à Bétaille compte tenu de la configuration et de la circulation. A Bétaille, la déviation se fera un jour mais après celle de Vayrac.

Jean-claude TASSAIN, Les Voies du Bon Sens

Il demande s'il est possible d'évoquer le trafic des véhicules légers et des poids lourds.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Gérard MIQUEL répond que ce sujet sera évoqué plus tard dans la présentation.

Pascale BEAUBIER, Conseil général du Lot

Pascale BEAUBIER revient sur le déroulement des étapes réalisées et évoque ce qui est envisagé. Des études préliminaires ont déjà été réalisées en 2007 et 2008. Ensuite, des études d'avant projet ont été faites de mi-2009 à la fin de l'année 2010. Le 22 octobre 2010, deux tracés ont été retenus parmi les 6 proposés. La même démarche aurait été suivie s'il n'y avait eu qu'un seul tracé. Cela va être fait sur les deux tracés dans le même temps en mettant en œuvre des moyens complémentaires. Ainsi, les études de définition des caractéristiques des tracés se feront sur les deux tracés. Les études d'impact coûteront plus cher car il y a deux tracés à étudier mais, au final, cela ne prendra pas davantage de temps.

Ces études seront menées en 2011 et 2012. Une année complète de prospection de terrain de la faune et de la flore, sur un cycle biologique complet, est nécessaire.

A l'issue de ces études, le choix du tracé n'est envisagé qu'à la fin de l'année 2012. S'il n'y avait qu'un tracé, les études auraient été à faire de la même façon avant de passer, en 2013, à la procédure de Déclaration d'Utilité Publique, c'est-à-dire la mise à l'enquête publique, et la production par la préfecture de l'arrêté déclarant le projet d'utilité publique. D'autres études et procédures, dont une saisine officielle de la Commission Nationale de Protection de la Nature, seront également réalisées. Les autres procédures (procédure Loi sur l'eau, procédure foncière, procédure sur l'archéologie préventive, procédure pour l'attribution des marchés de travaux) prennent également du temps. Elles sont prévues entre 2013 et 2015. Les travaux devraient débuter à la fin de l'année 2015.

Pascale BEAUBIER aborde le contenu des études qui seront à réaliser pendant les années 2011 – 2012 avant de proposer le choix d'un seul tracé : caractéristiques principales des deux tracés, études d'évaluation socio-économique et de déplacement, études hydrauliques, études d'impact.

Les études d'impact évoquent l'aspect environnemental, l'analyse de l'état initial du site, les effets du projet sur l'environnement (faune, flore...) et l'aspect humain (hygiène, santé, sécurité, salubrité publique...). Les impacts éventuels des tracés devront être supprimés ou réduits. Les impacts résiduels devront être compensés par des mesures spécifiques du projet. Tout cela aura des conséquences financières sur les tracés.

La durée de ces études d'impact est estimée à 12 mois minimum pour les prospections de terrain. Pour les analyses, les restitutions, les confrontations entre les différents bureaux d'étude, les prises en compte des résultats de chaque analyse et le montage des dossiers auprès de la commission nationale de protection de la nature et de la préfecture, 6 à 10 mois sont prévus. Le choix du tracé devrait être fait en fin d'année 2012.

A l'issue de cette période, une demande de mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pourra enfin être faite, ainsi qu'une demande de dérogation auprès de la commission nationale de protection de la nature s'il reste des impacts sur des espèces protégées.

En parallèle, la concertation se poursuivra. Un comité de suivi aura lieu fin avril 2011 pour présenter les bureaux d'étude, leurs programmes de travail et les caractéristiques des tracés. Au fil des restitutions des différents prestataires (études naturalistes, socio-économiques ou

hydrauliques), des réunions techniques pourront se dérouler en juin 2011, novembre 2011, février 2012 et avril 2012.

Les restitutions des études lors d'un comité de suivi, en mai 2012, permettront de conclure la fin de cette phase. pour les valider. En novembre 2012, un autre comité de suivi prendra acte des impacts constatés induits par les projets, et des mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts, et proposera le choix du tracé.

Jean-claude TASSAIN, Les Voies du Bon Sens

Jean-Claude TASSAIN remarque que rien ne sera fait avant les prochaines élections cantonales.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Pour Gérard Miquel cette remarque n'a aucun rapport avec le sujet. D'après lui, si le choix du tracé avait été arrêté, cela aurait pu être un argument de campagne. Dans ce cas, il aurait été reproché de ne pas avoir suffisamment d'éléments. Au terme du travail qui va être réalisé sur les deux tracés avec les différents bureaux d'études, on pourra constituer les dossiers pour les soumettre à l'enquête publique. Il ne peut être reproché d'étudier les deux dossiers finement afin de prendre une décision s'appuyant des éléments objectifs. Ce travail est à faire, il n'a rien à voir avec les élections cantonales. Même si les Conseils généraux changeaient de majorité, cela ne changerait rien car il s'agit d'un projet d'intérêt général. Le travail qui est engagé est indépendant des responsables politiques en place.

Jean-claude TASSAIN, Les Voies du Bon Sens

Il demande pourquoi les itinéraires existants ont été abandonnés.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Gérard Miquel explique que les routes existantes ne seront pas abandonnées. Un itinéraire structurant est nécessaire pour relayer le bassin de Brive à celui du Nord du Lot. Les itinéraires déjà existants seront réaménagés mais de façon plus légère que ce qui sera fait sur un tracé comme celui sur lequel on travaille.

Serge LANSKOY, association Accès Cible

Il souhaite connaître un calendrier détaillé des contournements de Vayrac et Condat. Il poursuit en demandant si le Conseil général a prévu, dans les prochaines années, une dotation par anticipation sur les travaux afin de constituer une réserve pour engager plus de travaux. Ensuite il souhaite connaître les solutions palliatives envisagée pour éviter, avant la mise en place de la voie d'avenir en 2018, que les camions gênent les communes qu'ils traversent comme à Nespouls, Noailles ou Beaulieu-sur-Dordogne.

François SANÇON, Conseil général du Lot

François SANÇON répond à la première question. A Vayrac, différents relevés sont effectués, actuellement, afin de constituer le dossier de demande de dérogations auprès du Comité National de Protection de la Nature et celui de demande de déclaration d'utilité publique. Après l'enquête publique, la déclaration d'utilité publique est attendue pour la fin de l'année 2011. Restent encore en 2012, les reconnaissances archéologiques, les acquisitions foncières, les déplacements de réseaux et le montage des dossiers de consultation d'entreprises... Les travaux ne devraient débiter qu'en 2013.

A Condat, la situation est plus difficile. La déviation de Condat fait partie de la Voie d'avenir. Aucune procédure spécifique ne va être lancée pour Condat.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Légalement, il n'est pas possible de mettre de côté cinq millions d'euros tous les ans pour réaliser la route. De plus, les collectivités n'en ont pas les moyens. Elles n'ont pas que cette route à réaliser. La déviation de Cambes doit être réalisée le plus rapidement possible ainsi que celle de Gourdon. La déviation de Figeac va être terminée. D'autres travaux routiers sont à réaliser. Il existe une programmation pluriannuelle qui est fonction des moyens du Conseil général..

Philippe PATTE, association Condat dans la Tourmente

Concernant la déviation de Condat, il demande si c'est la route actuelle qui sera aménagée ou si la déviation sera faite dans le cadre de Voie d'Avenir.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

La déviation de Condat sera bien réalisée dans le cadre de la Voie d'Avenir.

Philippe PATTE, association Condat dans la Tourmente

Il ne comprend pas pourquoi c'est le cas, si c'est l'itinéraire T3 qui est choisi.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Monsieur Miquel explique que de toute façon, on dévierait Condat pour reprendre l'itinéraire T3 entre Condat et les Quatre-Routes.

Philippe PATTE, association Condat dans la Tourmente

Il demande pourquoi la déviation de Condat est bloquée.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Monsieur Miquel répond qu'elle n'est bloquée qu'au niveau des études. Il rappelle qu'il existe des règles auxquelles il faut se soumettre. Les études sont nécessaires, il s'agit d'un projet global, et le dossier qui sera soumis à enquête publique portera sur l'ensemble de l'itinéraire.

Les déviations de Vayrac, de Condat et des Quatre-Routes ont été soumises à enquête publique, et la décision a été cassée par le tribunal administratif. Sinon, les travaux auraient déjà commencé à Vayrac. L'étude qui sera réalisée partira d'avant Condat et ira soit jusqu'à Martel, soit jusqu'à Nespouls. Elle portera donc sur tout l'itinéraire qui sera soumis à enquête publique.

Robert PARROUX, Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics

Dans l'hypothèse où le T3 serait choisi, il est sceptique sur le fait que les transporteurs routiers l'utiliseront pour monter sur Paris. Si l'impact sur l'environnement fait que la route créée n'est pas utilisée par les routiers, la Voie d'Avenir ne servira à aucun poids lourd.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Monsieur Miquel informe avoir entendu les arguments des partisans du T3 et des partisans du T2-1. Les deux tracés sont maintenant étudiés plus finement et le choix se fera sur la base d'éléments précis. D'un fuseau de 200 mètres, on va passer à un fuseau de 50 mètres, sur lequel tous les impacts seront étudiés. Et aucun retard ne sera pris.

Pour M. Miquel, il est préférable de faire quelques kilomètres supplémentaires et d'avoir une route confortable.

Philippe PATTE, association Condat dans la Tourmente

Monsieur Patte rappelle que le 19 septembre dernier, 1500 personnes manifestaient dans la rue. Il demande quel poids a l'opinion publique pour les présidents des deux Conseils généraux.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Monsieur Miquel précise que même 3000 personnes ne pourraient pas changer grand-chose à la décision d'un juge du tribunal administratif. L'opinion publique peut toujours s'exprimer, mais il faut que le dossier soit irréprochable, pour ne pas prendre de retard.

Un participant regrette que l'arrêté pour la déviation de Vayrac ait été cassé pour une question de forme. Le projet est retardé de dix ans et cela coûte cher.

Il explique ensuite que tous les camions venant de Souillac, de Brive, passent devant chez lui. Les personnes habitant comme lui au bord de la route subissent ces nuisances et la perspective de Voie d'avenir peut leur permettre d'attendre

Guy CHARAZAC, maire de Condat

Il estime qu'une issue pour cette route apparaît enfin. Avec la zone inondable, les zones protégées, les zones agricoles, et les deux fuseaux, il n'y a plus de bâti possible sur la commune. Celle-ci souffre de cette situation depuis 4 ans. Le PLU n'est plus en accord avec cette déviation, il va donc falloir aussi le refaire. Monsieur le maire souhaite être soutenu par le Conseil général.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

La commune de Condat ne peut être laissée dans l'incertitude, avec deux fuseaux éventuels. C'est pourquoi, après avoir analysé en détail la situation, il a semblé préférable de réaliser la déviation telle que prévue. Elle peut être utilisée pour aller directement vers Brive ou vers Martel, cela facilite les choses et donne de la lisibilité au conseil municipal, qui pourra utiliser les terrains et avoir un

document d'urbanisme opposable, sur la base duquel la commune pourra se développer. Quel que soit l'itinéraire choisi, la déviation de Condat sera réalisée.

Christian LAMOTTE, association de défense de la Vallée de la Merlette

Il explique que même si la vallée de la Merlette n'est plus concernée par les tracés, il considère comme son devoir de citoyen d'être encore présent pendant cette concertation. Une étude très précise du trafic va débuter, les industriels seront interrogés sur leurs besoins en matière de poids lourds et les transporteurs sur les tracés qu'ils utilisent ou voudraient utiliser. Au lieu d'opposer systématiquement un fuseau nord à un fuseau sud, M. Lamotte souhaiterait davantage de compromis et qu'après cette étude, on arrive non plus une voie unique, mais à deux tracés, répondant à la fois aux besoins économiques des industriels et aux besoins des gens voulant simplement aller à Brive.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Monsieur Miquel rappelle que les coûts pour des travaux routiers sont très élevés, qu'il s'agisse d'un réaménagement ou d'un tracé neuf. Aujourd'hui, les moyens du Conseil général du Lot sont limités. Il est vrai qu'il y a eu des modifications de flux, en raison de l'interdiction de circulation de poids lourds à certains endroits, mais ces flux se sont reportés sur d'autres itinéraires, où on rencontre des difficultés. Un itinéraire où il est facile de circuler draine davantage de flux.

Jean-claude TASSAIN, Les Voies du Bon Sens

Il demande si en plus des comités, des ateliers de travail seront aussi mis en place.

Pascale BEAUBIER, Conseil général du Lot

Elle répond que des réunions techniques sont prévues pendant la phase d'études sur deux ans. Les trois ateliers ne seront plus réunis séparément par thématique, mais les participants assisteront aux réunions en fonction de leur intérêt pour tel ou tel thème abordé pendant celles-ci.

Serge LANSKOY, association Accès Cible

Il s'interroge : si rien n'est fait pour économiser la somme nécessaire à déboursier en 2015 pour une réalisation de travaux sur trois ans, comment les Conseils généraux vont-ils trouver les moyens ? M. Lanskoj craint qu'ils n'aient plus les moyens d'accompagner ce projet.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Monsieur Miquel indique que le montant de l'investissement routier pour le Conseil général du Lot est de 32 millions d'euros par an. Il y a les déviations, les aménagements routiers à réaliser. Le budget est annuel, le Conseil général ne met pas d'argent de côté. Une programmation sera établie, peut-être faudra-t-il plus de trois ans pour réaliser les travaux, tout dépendra des moyens disponibles à ce moment-là. Si l'Etat compense dans le domaine social les dépenses engagées, de l'argent pourra être débloqué pour la Voie d'Avenir.

Georges CHASTANET, communauté de communes du Sud Corrèzien

Il regrette qu'il n'y ait pas d'élus du Conseil général de la Corrèze à cette assemblée. Il rappelle que le Conseil général du Lot a dit que, si le T3 était retenu, il poursuivrait les investissements sur les routes départementales du département. M. Chastanet n'a aucune assurance que la Corrèze fasse la même chose. Ce serait dommage que Voie d'Avenir s'arrête à Turenne.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Monsieur Miquel répond que François Hollande a pris l'engagement de réaliser les travaux de remise à niveau des routes sur l'itinéraire Beaulieu-Brive. Les deux Conseils généraux travaillent en parfaite harmonie sur ce projet.

Georges CHASTANET, communauté de communes du Sud Corrèzien

Il souhaite attirer l'attention sur le fait que si la Corrèze améliore un itinéraire Beaulieu-Brive, elle ne sera pas complémentaire avec les investissements du Lot.

Gérard MIQUEL, Président du Conseil général du Lot

Monsieur Miquel affirme en avoir conscience, mais la desserte de Brive depuis ce secteur ne passe pas par Beaulieu, mais par les itinéraires sur lesquels nous travaillons.

Il remercie en conclusion les participants à cette réunion.