



LOT CORREZE VOIE D'AVENIR

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

24 juin 2010

La réunion du Comité de suivi du 24 juin 2010 a réuni environ 45 participants dans la salle des fêtes de Cressensac. Elle s'est déroulée de 18h15 à 20h15.

ACCUEIL

Monsieur COLIN (garant de la concertation)

M. COLIN salue les participants et indique que le Comité de suivi accueille de nouveaux arrivants, qui ont souhaité le rejoindre. Il s'agit du collectif « les Voies du bon sens », regroupant sept associations. M. COLIN ajoute que certains membres du collectif ont non seulement assisté aux six ateliers thématiques, mais ont aussi participé activement.

Monsieur MIQUEL (Président du Conseil général du Lot)

Il remercie et félicite les participants pour le travail réalisé. Il estime qu'aujourd'hui, ce dossier de qualité prouve que le Comité de suivi a toute sa raison d'être.

M. MIQUEL rappelle qu'il avait souhaité que l'itinéraire retenu soit celui de tous, cela ne sera manifestement pas le cas. Certaines associations voudraient reprendre les itinéraires existants pour les réaménager. Pour la côte des Mathieux, il n'est techniquement pas possible d'obtenir les qualités de la Voie d'avenir en restant sur ce tracé, même amélioré. Pour Turenne, il avait été question d'un tunnel, cette solution a été abandonnée, et continuer à passer dans Turenne paraît difficile. Il faut donc trouver un autre itinéraire, d'où le travail approfondi mené jusqu'à présent.

M. MIQUEL indique qu'un délai supplémentaire pour faire le choix du tracé s'avère nécessaire, certains éléments devant être affinés durant l'été. La prochaine réunion du Comité de suivi se tiendra en septembre et la décision des deux Conseils généraux sera prise en octobre prochain.

Les deux Conseils généraux ont convenu de co-financer l'opération, quel que soit l'itinéraire retenu.

M. MIQUEL remercie le bureau d'études pour la qualité de son travail, ainsi que les services des deux Conseils généraux.

Toutes les remarques des habitants, notamment celles produites sur la cartographie du site internet dédié au projet, seront analysées.

Ensuite, les Conseils généraux du Lot et de la Corrèze feront le choix ensemble. Tous les tracés ont un impact, ils choisiront le tracé qui leur paraîtra le meilleur.

Une fois le choix fait, il y aura poursuite des études sur l'itinéraire retenu.

PRESENTATION DU TRAVAIL DES ATELIERS THEMATIQUES

Madame BEAUBIER (Conseil général du Lot)

Elle précise l'ordre du jour de la réunion : le rappel des étapes de la démarche, la restitution du travail effectué dans les ateliers thématiques, la première lecture des remarques des registres d'observations et du site internet au niveau quantitatif.

Monsieur COLLIN (EGIS Route)

Il présente le résultat du travail réalisé pendant les six ateliers thématiques.

ECHANGES

Tracés de base

Aucun commentaire n'a été fait.

Sous-variantes

T2a

Madame BROUSSOLLE (Syndicat d'Etudes du bassin de Brive)

Elle indique qu'il est dommage d'abandonner la sous-variante T2a. Si l'on prend en compte la desserte de l'aéroport, du parc du Haut-Quercy, elle estime qu'il ne faut pas se priver d'avoir une connexion directe avec l'autoroute à cet endroit-là. Dès le départ, il aurait fallu mettre autour de la table les personnes concernées par cette zone.

Monsieur COLLIN (EGIS Route)

La problématique d'avoir un péage sur cette section complexifie les choses. Cela voudrait dire qu'il y aurait un nouveau franchissement d'autoroute dans ce secteur déjà très contraint et cela pose la question du positionnement d'une nouvelle barrière de péage. Les difficultés techniques seraient donc beaucoup plus importantes que celles imaginées au départ.

Monsieur MARTINIE (Vice-président du Conseil général de Corrèze)

Il demande si la décision doit obligatoirement être prise lors de la réunion.

Monsieur COLLIN (EGIS Route)

Ce n'est pas obligatoire, mais cela simplifierait les choses pour la suite. M. COLLIN propose de conserver cette variante et d'attendre des éléments techniques et financiers supplémentaires de la part d'ASF.

Monsieur DESCARGUES (Conseiller général de la Corrèze)

Il demande si le raccordement via la départementale 820 et pas directement à l'autoroute, rend vraiment plus difficile la desserte de l'aéroport et de la zone d'activités. Il estime que ce problème de desserte est essentiel.

Monsieur COLLIN (EGIS Route)

Il rappelle que le tracé T2 à la base avait deux motivations, l'une sur la partie Est : c'était la montée sur le Causse pour éviter la difficulté de remonter dans la vallée de la Gironie, et sur la partie Ouest, il s'agissait de franchir l'autoroute et de se raccorder au droit du parc d'activités du Haut-Quercy. Avec le T2 de base, il y a bien un accès à l'autoroute mais pas de raccordement direct sur échangeur. La sous-variante T2a se raccorde à l'autoroute au niveau de l'aire de Pech Montat et n'a pas de continuité jusqu'à la RD 820. La mise en place d'un péage entraîne l'obligation de franchir l'autoroute, puisque la Voie d'Avenir arrive côté Est. Et donc pour avoir une liaison entre la D 820 et le parc du Haut-Quercy, il faudra aussi franchir l'autoroute.

T3a

Monsieur MARCHAND (Conseil général de la Corrèze)

Il demande si les différences de coût et les zones inondables franchies perpendiculairement sont connues.

Monsieur COLLIN (EGIS Route)

Tels que les ratios ont été pris, il n'y a pas de différenciation.

Il propose de conserver le tracé de base et s'il est retenu, cette analyse plus fine sera faite.

T4b

Monsieur REQUIER (Conseiller général du Lot)

Il demande ce qui sera fait pour le hameau de Paunac.

Monsieur COLLIN (EGIS Route)

On reste sur le tracé de base pour la comparaison des cinq tracés. Après, si le T4 était retenu, une analyse plus fine serait faite.

Monsieur PRADELLE (maire de Cazillac)

Il fait remarquer que la sous-variante T4b sort du fuseau.

Monsieur COLLIN (EGIS Route)

M. COLLIN confirme que l'on sort du fuseau. Cette variante a été proposée dans un atelier et validée par le Comité de suivi.

Madame BEAUBIER (Conseil général du Lot)

Cette variante a été proposée lors des ateliers thématiques qui ont travaillé pendant l'étape 2 et le comité de suivi l'a validée à la fin de l'étape 2.

Monsieur SANÇON (Conseil général du Lot)

Il explique que cette variante est simplement gardée en réserve.

Demi-échangeur 54 pour les T3, T4 et T5

> Sur la question du rachat du péage auprès d'ASF

Monsieur LOURADOUD (mairie de Cressensac)

Il explique que c'est possible. Cela a été fait, à sa connaissance, pas avec ASF mais avec SAPRR (les autoroutes Paris-Rhin-Rhône) ou du côté de Reims par exemple.

Monsieur REQUIER (Conseiller général du Lot)

Celui-ci confirme que cela est possible.

Madame BEAUBIER (Conseil général du Lot)

Elle précise que ASF a transmis sa réponse aux mêmes services de l'Etat qui avaient été interrogés par le Conseil général il y a un mois et demi. Des compléments d'information sont donc attendus.

> Sur la configuration en demi-échangeur

Monsieur LOURADOUD (mairie de Cressensac)

Il répète les propos déjà tenus en atelier : pour lui, il n'y a pas nécessité absolue d'avoir un demi-échangeur supplémentaire. Pour le trafic qui vient de l'est de Cressensac et qui veut aller vers le sud, la meilleure solution est de passer par Labastide Murat, c'est plus court et moins cher. Pour ceux qui viennent du nord ou d'une autre région, il y a un échangeur complet à Nespouls. En ce qui concerne la Voie d'avenir, Monsieur LOURADOUD estime que ce demi-échangeur ne peut constituer un critère de choix.

Le tracé mixte T1 / T2

Monsieur PATIER (mairie de Nespouls)

Pour lui, le sujet n'a été abordé que de manière floue dans les ateliers, aucune décision n'a été prise, et il n'a jamais été question de l'aborder lors du Comité de suivi. Il estime que cette solution n'est pas acceptable car elle va pénaliser un peu plus un tracé déjà difficile. La montée par Sarrazac est très complexe. Monsieur PATIER demande une étude approfondie sur cette solution, à laquelle il s'oppose formellement pour l'instant.

Monsieur COLLIN (EGIS Route)

Si cette solution était retenue, des analyses approfondies seraient faites.

Monsieur SANÇON (Conseil général du Lot)

Tous les itinéraires cotés ont bénéficié d'une démonstration de leur faisabilité. M. SANÇON admet que cette petite liaison entre T2 et T1 peut poser des problèmes de faisabilité et il propose donc qu'elle soit rapidement analysée. Si preuve était faite de sa faisabilité, cette sous-variante sera réintégrée et sa cotation sera faite de la même manière que pour les autres sous-variantes et présentée au prochain comité de suivi.

Madame PICARD (AICN)

Elle estime qu'il n'est pas honnête de présenter cette sous-variante alors qu'elle n'a pas été débattue en atelier mais simplement évoquée comme quelque chose de mineur. Elle s'y oppose formellement.

Monsieur COLIN (garant de la concertation)

Cette solution n'a pas été étudiée au même niveau que les autres variantes et sous-variantes en atelier. Une décision ne peut donc être prise aujourd'hui par le Comité de suivi. Il faut analyser cette sous-variante comme les autres et en rediscuter au prochain comité de suivi.

Monsieur PATIER (maire de Nespouls)

Il aimerait savoir ce qui a été dit lors de la conférence de presse. Cette question du mixte T1 / T2 y aurait été abordée. Monsieur le Maire demande si c'est pour cette raison que cette solution est présentée différemment maintenant ? Il demande également comment ont été choisies les personnes invitées à la conférence de presse.

Monsieur SANÇON (Conseil général du Lot)

M. SANÇON indique que tous les membres du Comité de suivi travaillent ensemble depuis suffisamment longtemps pour qu'il n'y ait pas de doute sur la transparence de la démarche. La diapositive sur le mixte T1 / T2 n'a pu être rajoutée entre la conférence de presse et la réunion, elle est bien plus ancienne. Cette possibilité a toujours été considérée comme une façon de mixer deux solutions, et pas vraiment comme une alternative.

Seule la presse était officiellement invitée à la conférence de presse, mais des personnes se sont invitées d'elles-mêmes.

Monsieur PATIER (maire de Nespouls)

Il demande confirmation sur le fait qu'il n'a pas été dit pendant la conférence de presse que cette solution de mixage entre les itinéraires était une possibilité, alors qu'elle n'a jamais été étudiée de façon précise lors des ateliers.

Monsieur SANÇON (Conseil général du Lot)

La seule chose dite par le Président du Conseil général du Lot est que pour lui, la vallée de la Merlette paraissait difficile à franchir. Le mixte T1 / T2 n'a pas été évoqué.

Madame BEAUBIER (Conseil général du Lot)

Elle retient que sur les trois flèches rouges représentant les trois possibilités de mixage entre T1 et T2, deux sont supprimées pour l'instant et la troisième doit être soumise à une étude plus poussée, sur la demande des participants. Cette étude sera présentée lors du prochain comité de suivi en septembre prochain.

L'impact sur l'agriculture

Monsieur BEX (Chambre d'Agriculture du Lot)

Même si le milieu agricole est favorable au désenclavement et à garder l'économie d'un secteur, construire la Voie d'Avenir constitue un gros inconvénient pour l'agriculture. Il a eu des retours de collègues sur des réunions auxquelles lui-même n'a pas pu participer, ils ont été choqués par le peu de temps consacré à ce thème. M. BEX demande que l'agriculture et les agriculteurs constituent un critère, ils ont la même importance que la faune et la flore.

Monsieur COLLIN (EGIS Route)

Les éléments qui ont été présentés sont issus du travail mené, lors des ateliers et suite aux réunions organisées par la Chambre d'agriculture. Les participants n'avaient pas dans le détail les éléments de l'étude sur l'agriculture. Par ailleurs, cette synthèse-là avait plus pour objectifs de faire ressortir les différences entre les tracés que de montrer l'impact des tracés en valeur absolue, car, il est vrai que tous les tracés ont un impact sur l'agriculture.

Monsieur BEX (Chambre d'Agriculture du Lot)

Il tient à rappeler que derrière l'aspect économique, il y a des hommes et des femmes. Certaines exploitations vont être coupées en deux, des tracés passent très près des maisons d'habitation, des bâtiments d'exploitation.

Monsieur COLLIN (EGIS Route)

La partie agriculture n'est pas mise de côté. C'est pour cette raison qu'il a été précisé dans les critères que pour l'instant il n'y avait pas assez d'éléments pour différencier l'impact des différents tracés sur l'agriculture.

Monsieur LOURADOUR (mairie de Cressensac)

Pour lui, les résultats de la concertation citoyenne ne peuvent avoir valeur de sondage. Lorsqu'il y a sondage, le panel de personnes interrogées répond à des critères sociologiques précis. C'est ici une information, sans plus.

Sur la question de l'agriculture, Monsieur le Maire trouve également que les critères sur l'agriculture ont été passés trop rapidement. Plus il y aura un tracé neuf à faire, plus les propriétés agricoles seront impactées. Et inversement.

Monsieur SANÇON (Conseil général du Lot)

La Chambre d'Agriculture a indiqué que les cinq tracés ont globalement le même impact sur l'agriculture, significatif certes, mais équivalent. Il est pris acte qu'il y aura un fort impact sur l'agriculture, qu'il faudra en tenir compte et prendre toutes les mesures pour le minimiser, mais ce n'est pas l'impact sur l'agriculture qui va aider à choisir le tracé, puisque dans tous les cas, il est significatif.

Monsieur DESCARGUES (Conseiller général de la Corrèze)

Il a cru entendre que les organisations professionnelles agricoles étaient favorables à ce désenclavement.

Monsieur BEX (Chambre d'Agriculture du Lot)

A l'époque, les premiers à être favorables à cette route étaient la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre d'agriculture.

Certaines personnes disent qu'on va faire des catastrophes paysagères. On peut faire des routes sans provoquer cela. En revanche, l'économie globale, qu'elle soit industrielle, artisanale, touristique ou agricole, a besoin de désenclavement et c'est à ce titre-là que le monde agricole est favorable au projet. Mais pas à n'importe quel prix. Il faut aider le monde agricole. Quand on dit lors de certaines réunions, que l'agriculture du territoire est une petite agriculture, avec des personnes ayant un travail à l'extérieur, ce n'est pas vrai. Les résultats de l'étude menée montrent que les exploitations ne sont pas forcément grandes, c'est vrai : 70 ha, mais que les agriculteurs sont engagés dans des sigles de qualité : AOC Rocamadour, etc. Ce sont des jeunes : 45 ans en moyenne, il y a un fort renouvellement des exploitations et un taux d'installation au-dessus de la moyenne départementale.

Monsieur DELRIEU (Conseiller général du Lot)

Il appuie tout à fait les propos du président BEX en citant l'abattoir parti à Brive et le fait que pour le bien des animaux, la distance compte aussi.

Il estime qu'on n'a pas le droit d'empêcher quelque chose (La Voie d'Avenir) qui est vital pour le territoire.

Monsieur COLLIN (EGIS Route)

Les ateliers n'ont pas négligé le sujet de l'agriculture. Sur les 69 critères, quatre concernaient l'agriculture avec un critère d'impact sur le fonctionnement des exploitations, dont tout le monde a reconnu être dans l'incapacité de l'évaluer, et c'est pour cette raison qu'il a été fait appel à la Chambre d'agriculture. Les agriculteurs se sont exprimés eux-mêmes sur le fonctionnement de leurs exploitations.

Cela ne changera pas grand-chose de discuter la cotation et proposer de mettre C, puisqu'on sait que les cinq tracés auront le même impact.

Monsieur PATIER (mairie de Nespouls)

Il ne conteste pas les conclusions de la Chambre d'Agriculture, mais il juge avoir le droit à l'information et au même niveau de détail que pour les autres critères.

C'est une question d'harmonie globale du projet. Cette concertation se veut exemplaire et pour lui, l'exemplarité est en train d'être remise en cause.

Monsieur BEX (Chambre d'Agriculture du Lot)

Il indique que deux représentants de la Chambre d'Agriculture, Thierry LAVERDET et Jacques LERY, ont suivi les ateliers thématiques et que lui-même a participé aux Comités de suivi. Il y a une parfaite harmonie entre eux. Le monde agricole n'a pas fait chaise vide pendant les ateliers. Le diagnostic rendu a été fait en collaboration avec les agriculteurs concernés. Ils sont très cohérents sur le sujet.

Mme BEAUBIER précise que le résultat de la contribution de la Chambre d'Agriculture a été envoyé à l'ensemble des membres des ateliers, c'est une note de deux pages relatant le résultat des réunions entre la Chambre d'Agriculture et les exploitants agricoles. Il pourra aussi être mis en ligne sur le site.

Monsieur SANÇON (Conseil général du Lot)

Il rappelle qu'il existe un autre critère sur lequel la même méthode a été appliquée : c'est ce qu'ASF a répondu en matière d'impacts liés aux différents types d'aménagements envisagés pour relier la Voie d'Avenir à l'A20.

M. SANÇON demande aux participants s'ils souhaitent revenir en atelier pour réfléchir sur ces éléments complémentaires. Le prochain Comité de suivi est en septembre, des ateliers peuvent être organisés au mois d'août mais ce sera difficile.

Monsieur GRILLON (Président du Medef Corrèze)

Il souhaite faire connaître des informations émanant des entreprises de la zone sud-est de Brive : Meyssac, Beaulieu et il a cru comprendre que les mêmes sentiments étaient partagés du côté du nord du Lot.

Il existe des demandes fortes pour un accès facile au bassin économique de Brive, parce que ces entreprises considèrent que c'est là que se passe l'essentiel de leur vie au quotidien. Il est aussi demandé d'avoir un accès facile à la zone aéroportuaire et au parc d'activités du Haut-Quercy. Il s'agit d'un enjeu clé pour la pérennité des emplois dans ce bassin.

Le monde de l'entreprise se prononce clairement pour un tracé plus au nord, qui devra prendre en compte un certain nombre d'observations légitimes des communes concernées par le tracé.

Monsieur LOURADOUR (mairie de Cressensac)

Il est d'accord en ce qui concerne l'accès facile et les emplois, mais il rappelle que la population ne s'arrête pas à une ligne passant par Cressensac jusque Bretenoux. Le sud vers Martel existe aussi.

Il dit être solidaire avec le bassin de Biars-Bretenoux et d'accord pour le désenclavement, mais le territoire autour de Martel ne veut pas mourir : il veut aussi un accès facile et des emplois. C'est pour ces raisons qu'ils sont favorables au tracé sud.

Monsieur FENNI (mairie de Sarrazac)

Il estime qu'il s'agit du cœur du débat : est-ce qu'on va aller vers un tracé qui file vers le Nord au plus vite ou utiliser cette opportunité du tracé pour faire de l'aménagement du territoire. Au delà du questionnement sur le passage par le Nord ou par le Sud, il y a aussi la question importante des coûts. La situation financière des Conseils généraux va être difficile dans les prochaines années. Choisir un tracé qui serait 15 à 20 millions plus cher qu'un autre pourrait s'avérer suicidaire pour les finances publiques.

Quel que soit le tracé, les objectifs de rejoindre Brive seront de toute façon respectés. Il faut définir où se trouvent vraiment les enjeux.

Le travail qui a été fait est un excellent travail. D'autant plus que la méthode n'était pas facile : réunir autour de la table des élus, des associations avec des avis divergents est un exercice compliqué.

Monsieur le Maire fait cependant part de son inquiétude sur la capacité des Conseillers généraux, au regard de la complexité des critères et de la profusion des informations, à embrasser la totalité des 69 critères pour en faire ressortir la substantifique moelle et faire le bon choix.

Monsieur MARTINIE veut saluer l'excellent travail mené par tous.

Aucun choix n'a été annoncé lors de la conférence de presse. Aujourd'hui, il faut que les Conseillers généraux s'approprient bien le dossier et après, il sera décidé du tracé retenu. Personne ne sait à l'heure actuelle quel tracé sera choisi. Il est vrai qu'il y a un fuseau nord avec deux tracés et un fuseau sud avec trois tracés et plusieurs sous-variantes, chacun peut avoir sa petite idée sur la question et ses préférences, mais cela ne va pas plus loin.

Le choix sera fait en fonction du coût mais aussi du temps. Le temps entre le tracé le plus court et celui le plus long est de l'ordre de 5 à 6 minutes. Cela représente de l'ordre de 50 millions d'euros de coût pour le T3 et environ 80 millions d'euros pour le T1. Sans compter des éléments sur lesquels on n'a pas encore suffisamment d'informations, comme le raccordement sur l'autoroute.

Monsieur BLADINIÈRES (Vice-président du Conseil général du Lot)

Il est vrai que la lecture des 69 critères est difficile, mais il y a aussi des enjeux au-delà des critères techniques, environnementaux, etc.

La décision ne fera jamais l'unanimité.

Monsieur GARY (maire de Turenne)

Il souhaite rebondir sur ce que disait Monsieur GRILLON, du Medef. Il lui demande s'il ne pense pas qu'il y a un énorme goulot d'étranglement dans ce sud Corrèze, qui le concerne directement. Il s'agit de Montplaisir / Noailles ; il y a un blocage énorme à ce niveau-là.

Monsieur DESTIC (Conseiller général du Lot)

La décision qui sera prise va engager le territoire pendant plus d'un siècle.

Monsieur COLIN (garant de la concertation)

Il rappelle qu'un travail sera fait pendant l'été avec un Comité de suivi en septembre. La réunion du Comité de suivi du 24 juin ne constitue pas une fin, la démarche continue.

Madame BEAUBIER (Conseil général du Lot)

Elle expose les prochaines étapes : l'analyse qualitative des contributions citoyennes, le recueil des délibérations des communes et des communautés de communes, la mise en forme du bilan de la concertation préalable selon l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme.

Il est prévu de présenter ce bilan lors d'une nouvelle réunion du Comité de suivi courant septembre et, bien que cela n'était pas prévu, mais au vu des débats et des décisions d'aujourd'hui, il y aura présentation d'études plus fines sur le petit tronçon de mixage entre T1 et T2.

Après le Comité de suivi de septembre, il y aura présentation du bilan de la concertation publique et de la présente démarche de concertation avec les membres du Comité de suivi, aux deux Conseils généraux. Le choix du tracé sera opéré.

Puis l'étape 4 sera entamée, avec des études plus fines, des études d'avant-projet. Une réflexion est en cours sur la possibilité de réunir à nouveau pendant cette étape les ateliers thématiques, pour travailler plus finement sur le tracé retenu, les mesures compensatoires à envisager, etc.