

COMMISSION PERMANENTE
RAPPORT DU PRÉSIDENT

OBJET

SOUTIEN DU DEPARTEMENT DE LA CORREZE SUR L'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION
"LOT-CORREZE VOIE D'AVENIR"

RAPPORT

Malgré des études et une démarche de concertation exemplaires, et des enjeux forts et partagés par les Départements de la Corrèze et du Lot pour ce désenclavement routier, liés notamment à la vie économique du secteur et à l'amélioration de la sécurité, la DUP du projet Voie d'avenir a été annulée. Le Département du Lot a fait appel de cette annulation. Le Département de la Corrèze, la Communauté de communes Cauvaldor, la Communauté de communes Midi corrézien, ainsi que l'Agglomération de Brive, soutiennent cet appel et expriment par leurs assemblées respectives les enjeux que représente pour ces territoires la réalisation de la Voie d'avenir.

1- Historique et objectifs du projet

Inscrit parmi les priorités du programme d'investissement routier du Département, le projet à ce jour dénommé « Lot-Corrèze Voie d'avenir » consiste à désenclaver le nord du Lot en reliant le bassin de Saint-Céré – Bretenoux - Biars – Beaulieu à l'autoroute A20 par un itinéraire répondant aux normes actuelles de sécurité et de confort.

En effet, les RD 803, 840, 820 ou 720 qui relient Biars-sur-Cère et Saint-Céré à A20 via Souillac ou Cressensac sont encore actuellement parmi les routes les plus traversées du département avec des parts de poids lourds pouvant atteindre 11,6%. Cela représente un passage journalier de 619 camions sur certains axes et près de 9165 véhicules pour le point de comptage le plus traversé à Souillac, le deuxième plus important du département après les RD qui traversent Cahors. (source : diagnostic du SCOT de Cauvaldor).

Biars-sur-Cère est aujourd'hui le principal pôle d'emplois du territoire du nord du Lot, accueillant le groupe Andros qui représente à lui seul près de 1500 emplois créés dans ce secteur. Avec Bretenoux, ils forment un dipôle emploi/service dont le rayonnement diffuse sur tout le territoire et au-delà. Saint-Céré est le principal pôle de services, le plus important en nombre et en variétés et gammes. (source : diagnostic du SCOT de Cauvaldor).

Fonctionnant avec le bassin d'emplois de Beaulieu sur Dordogne, cet ensemble cohérent nord Lot - sud Corrèze, bassin économique de toute première importance pour le Lot et la Corrèze, reste toutefois éloigné des réseaux structurants et notamment de A20, ce qui pénalise le développement économique, met en péril les implantations existantes, et fait progressivement perdre du poids à ce pôle de territoire.

Par conséquent, l'amélioration du réseau viaire et le développement de cette infrastructure permettront de faciliter les déplacements et de les sécuriser ; les dynamiques de développement étant inversement proportionnelles à la distance à un échangeur autoroutier, pour redynamiser et rendre plus attractive cette partie du territoire nord Lot - sud Corrèze, il faut réaliser la « Voie d'Avenir » en vue de la relier efficacement l'autoroute A20 et l'aéroport.

L'objectif est donc de réaliser la liaison vers A20 par une voie qui offre les conditions de sécurité et de fluidité optimales, en aménageant des déviations des bourgs, en limitant et sécurisant les différents carrefours, en assurant un tracé souple tant en plan qu'en profil en long.

Le projet initial, à l'étude depuis 1992 parmi les projets de liaison des bassins d'activités vers la future autoroute A20, prévoyait un aménagement proche de la RD 720 jusqu'en limite du Lot, puis la traversée du département de la Corrèze avant de rejoindre l'autoroute. Il a fait l'objet d'une concertation publique en 1998 et le dossier d'avant-projet sommaire (APS) a été approuvé en 1999. L'arrêté portant DUP a été pris en mai 2002, prorogé le 2 Mai 2007 puis annulé suite à recours le 18 Octobre 2007.

Une nouvelle démarche a été engagée depuis 2007 afin de soumettre à une large concertation le choix entre toutes les solutions possibles pour relier ST Michel de Bannières à l'autoroute A 20 en direction du nord :

- études dites « études préliminaires » sur une zone étendue de 15 à 25 km de largeur, conduites pour notamment recueillir des données techniques, économiques et environnementales, identifier les zones sensibles ou à fort intérêt et réaliser une synthèse des perspectives d'aménagement local,
- association du Département de la Corrèze aux réflexions à partir de 2008. Une convention de partenariat entre les deux départements pour la réalisation de ces nouvelles études a été signée en mai 2009, intégrant une participation financière de la Corrèze à hauteur de 25 % de l'enveloppe globale prévisionnelle HT de l'ensemble des études jusqu'au choix d'un tracé, et déléguant la maîtrise d'ouvrage des études au Conseil général du Lot,
- institution d'une concertation ad hoc avec les acteurs locaux : comité de suivi instauré à partir de juillet 2009, rassemblant les représentants associatifs, les élus locaux, les acteurs socio-économiques sous la présidence d'un garant, soit au total 80 acteurs représentés,
- fin 2009, choix de deux fuseaux de passage variant d'environ de 1 à 9 km de largeur arrêté par le comité de suivi. Identification des contraintes et des enjeux liés à la

topographie, la géologie, l'hydrogéologie, aux conditions de déplacements (temps de parcours, évolution des trafics, sécurité routière), aux aspects socio-économiques et à la sensibilité des milieux naturels, faune et flore, sur toute l'aire d'étude,

- à l'intérieur des deux fuseaux de passage recherche et comparaison des variantes de tracés (bandes de 150 m de largeur) et des systèmes d'échange,
- première concertation publique, en 2010, précédant le choix par le Comité de suivi, confirmé par délibération des deux assemblées départementales, du meilleur tracé dans chacun des deux fuseaux, selon les critères d'analyse qui avaient été définis,
- études d'impact sur chacun de ces deux tracés, dénommés T2-1 (fuseau nord) et T3 (fuseau sud). Le tracé T3 était entièrement lotois, le T2-1 partiellement en Corrèze,
- deuxième concertation publique du 3 juin au 5 juillet 2013.

Au vu des deux études d'impact réalisées et du bilan de la concertation, en session du 25 novembre 2013, les deux conseils généraux du Lot et de la Corrèze ont finalement choisi de retenir le tracé sud (T3) avec actions d'accompagnement. Le choix a été motivé par les critères suivants :

- le coût de l'investissement, le tracé T3 apparaissant nettement moins onéreux (56 millions d'euros contre 115 millions d'euros estimés pour T2-1),
- l'impact environnemental moins important pour le tracé sud (T3) que pour le tracé nord.

Un dossier de demande de déclaration d'utilité publique a été monté par le Département du Lot (le tracé T3 retenu étant intégralement sur son territoire), et déposé en préfecture le 1er juillet 2014.

Les Commissaires enquêteurs ont produit le 11 septembre 2015 un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique, mais favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées.

Madame la Préfète du Lot a prononcé la DUP par arrêté du 15 Juillet 2016, malgré l'avis défavorable de la Commission d'enquête, puis par arrêté modificatif du 13 Septembre 2016 a remplacé le plan périmétral annexé à la DUP.

2- Un contentieux nécessitant de compléter la démonstration de l'utilité publique de la Voie d'avenir

Les deux arrêtés de DUP (initial et modificatif) ont fait l'objet de plusieurs recours portés de façons similaires par trois requérants :

- la commune de Strenquels,
- l'association de sauvegarde et de mise en valeur de la vallée de la Doue et du Vignon, de leurs causses et coteaux,
- M. et Mme Sune, propriétaires riverains habitant Martel, suivis de 89 signataires.

Pour chaque recours, les trois affaires ont systématiquement été rassemblées sous une procédure unique, avec un jugement unique.

- Référé suspension de la DUP : par ordonnance du 25 Octobre 2016, le juge des référés a prononcé la suspension de l'arrêté du 15 juillet 2016,
- Le Département du Lot et l'Etat se sont pourvus en cassation de cette suspension, auprès du Conseil d'Etat, mais par décision du 23 juin 2017 le Conseil d'Etat a rejeté ces pourvois,
- Recours au fond contre la DUP et son arrêté modificatif : ce recours a fait l'objet d'une audience publique au TA de Toulouse, le 16 mars 2018, puis le jugement en date du 30 mars 2018 a prononcé l'annulation de l'arrêté de DUP du 15 juillet 2016 et de son modificatif en date du 13 septembre 2016,
- Le Département du Lot et l'Etat, ainsi que l'association Turenne Environnement, ont fait appel de l'annulation de la DUP, auprès de la CAA de Bordeaux.

Le Département de la Corrèze, la Communauté de communes Cauvaldor, la Communauté de communes Midi corrézien, ainsi que l'Agglomération de Brive, soutiennent cet appel et expriment par leurs assemblées respectives les enjeux, complémentarités et utilité publique que représente pour ces territoires la réalisation de la Voie d'avenir.

3- Une nécessité de désenclavement de l'est du territoire de Cauvaldor

Le SCOT de Cauvaldor évoque largement la Voie d'avenir, véritable épine dorsale sur son territoire.

Au sein de l'intercommunalité, l'absence d'infrastructures de transport permettant de traverser efficacement le territoire d'Est en Ouest ralentit certaines dynamiques internes qui pourraient se développer.

Cette dynamique est particulièrement défavorable pour l'Est du territoire.

Sans se prononcer sur le tracé en lui-même, le SCOT de Cauvaldor pose donc le principe et les objectifs du désenclavement de cette partie Est de son territoire. Or c'est justement sur ce territoire, et servant notamment cet objectif de désenclavement, que la voie d'avenir a été étudiée et le tracé T3 retenu par le Département du Lot.

Ceci ne fait que confirmer l'utilité publique du projet de Voie d'avenir.

4- Un préalable nécessaire au contournement de Noailles étudié par la Corrèze

Le Conseil départemental de la Corrèze a inscrit à son programme "Routes 2025" le projet de contournement de Noailles (liaison RD8-RD38/A20), opération majeure pour relier le sud Corrèzien à l'autoroute A20, en particulier pour permettre le transit des poids lourds et la desserte économique du territoire.

Cette opération a pour vocation :

- de dévier la circulation automobile du bourg de Noailles :
- traversant un bâti ancien et étroit, protégé par une Aire de Valorisation de l'Architecture et du Patrimoine (site du château de Noailles),
- s'avérant inadapté au trafic actuel empruntant la RD158, par les difficultés de circulation qu'il présente (étroitesse de la voie pénalisant le croisement des véhicules, y compris même des véhicules légers),
- créant des nuisances et de l'insécurité à la population noalienne.
- de permettre l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité pour les véhicules empruntant déjà actuellement la RD158 entre Montplaisir et l'échangeur A20 de Noailles,
- l'amélioration des conditions de sécurité pour les riverains de la RD158 sur les communes de Jugeals-Nazareth et Noailles,
- de permettre la desserte économique du Sud Corrèze en ouvrant un accès poids lourds à l'autoroute A20.

Les multiples contraintes liées à la qualité exceptionnelle des sites de Noailles et de la vallée de la Couze :

- richesse architecturale et paysagère du site du château de Noailles et de ses alentours,
 - réserve de biodiversité de la vallée de la Couze, du site Natura 2000 de la Fage et des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique,
- cumulées avec les enjeux de préservation du cadre de vie des très nombreux riverains de la RD158, sans oublier la vocation agricole de nombreuses parcelles,
- ont conduit au choix d'un parti d'aménagement résultant d'un compromis entre, d'une part les ambitions d'une infrastructure nouvelle aux caractéristiques confortables, et d'autre part le respect l'environnement sous toutes ses formes.

L'opération de contournement de Noailles n'offre donc par contre pas une alternative à la Voie d'Avenir, compte tenu :

- du niveau d'avancement des études et procédures qui ne garantissent pas encore la faisabilité du projet ;

- l'étude du tracé issue de la concertation ne fait que débiter, et les contraintes environnementales et humaines fortes demanderont des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, des impacts qui restent à définir, et qui pourront alourdir le coût de l'opération ;
- les possibilités de financement ne sont pas encore avérées, et les décisions politiques nécessaires à la réalisation seront à prendre à l'issue de ces études ;
- de ses caractéristiques routières intégrant l'aménagement sur place d'une grande partie de la RD158, avec des aménagements de sécurité pouvant être contraignants pour la circulation, et non dimensionnées pour recevoir le cumul des trafics du Sud Corrèze et du Nord du Lot ;
- des obstacles constitués sur la RD8 ;
- par la côte entre Turenne-Gare et Turenne, où le tracé et les profils en travers de la route ont des caractéristiques réduites, dans un contexte topographique difficile et dans un environnement géologique très défavorable constitué de terrains marneux occasionnant régulièrement des glissements de terrains, et rendant quasi impossibles des travaux de rectification de virage et d'élargissement ;
- par la traversée du bourg de Turenne au bâti resserré ;
- par le classement de l'ensemble de la butte de Turenne et son environnement, au titre de la protection des monuments historiques et des paysages, interdisant d'une part tous travaux d'ampleur pour l'amélioration de la RD8, et d'autre part tout projet de déviation du bourg, une solution avec tunnel ayant même été refusée par le Ministère de la Culture.

Les projections de trafic, réalisées dans le cadre des études de la Voie d'Avenir et du contournement de Noailles, montrent que le trafic sur la Voie d'avenir n'est pas sensiblement modifié par la réalisation, ou non, du contournement de Noailles, comme l'illustrent les résultats de l'étude SORMEA figurant ci-dessous pour les horizons 2020 et 2040.

2020	trafic Voie d'Avenir	% PL	trafic RD158	% PL
SFE			4370	0%
SFE + T3	3710	5,2%	1350	0%
SFE + Noailles			6100	3,0%
T3 + Noailles	3500	5,1%	3100	2,0%

2040	trafic Voie d'Avenir	% PL	trafic RD158	% PL
SFE			4840	0%
SFE + T3	4250	5,4%	1650	0%
SFE + Noailles			6700	3,5%
T3 + Noailles	4000	5,3%	3400	2,2%

(SFE scénario au fil de l'eau - sans aménagements sur RD720 et 8 autres que les déviations de Bétaille et Vayrac)

loin de se doubler, les deux projets de la Voie d'avenir et de la déviation de Noailles se complètent.

Au sud-est de ce projet de déviation de Noailles, le bassin économique Beaulieu-sur-Dordogne, Biars-sur-Cère, Bretenoux et St-Céré, à cheval sur la Corrèze et le Lot, est de toute première importance pour ces deux départements.

Ce bassin économique, reposant en partie sur quelques entreprises d'envergure nationale, voire internationale, et générant plusieurs milliers d'emplois directs et indirects sur un large périmètre, serait fragilisé si son enclavement routier, notamment vers l'autoroute A20 perdurait.

En effet :

- si le trafic de poids lourds de ce bassin économique peut rejoindre l'autoroute A20 en direction du Sud, et notamment Toulouse, en empruntant sans obstacle majeur la RD807 jusqu'à l'échangeur de Labastide-Murat ;
- l'accès à l'autoroute A20 coté Nord, en direction de Paris, est beaucoup plus contraint ;
- l'itinéraire RD803 est fortement pénalisé par la traversée de St-Denis-près-Martel, la côte des Mathieux avec sa configuration de route de montagne (pente, lacets), et l'étroitesse des rues dans le bourg de Martel ;
- l'itinéraire RD720/RD96 comprend les traversées de Condat et des Quatre-Routes, la côte de Friat aux Bouriettes (sinuosité et étroitesse), et la traversée de Martel ;
- les itinéraires utilisant le réseau routier de la Corrèze, présentent des difficultés voire des interdictions au trafic poids-lourds ;
- au niveau de la côte entre Turenne-Gare et Turenne, et du bourg de Turenne, comme indiqué précédemment ;
- par les interdictions de circulation pour les poids-lourds (RD19 à Nespouls, RD73 à Jugeals-Nazareth, RD158 à Noailles) ;
- par la traversée de la partie urbaine de Brive, d'une part générant des pertes de temps importantes pour les poids-lourds, et d'autre part subissant les effets négatifs de ce trafic apportant insécurité, exposition des populations à la pollution de l'air et aux nuisances sonores.

Cela entraîne, pour le transport de marchandises par la route, des pertes de temps, des délais d'approvisionnement non fiabilisés, une consommation et une usure plus importantes des véhicules, ainsi que des pollutions et nuisances supplémentaires et un bilan carbone dégradé.

Pour exemple, les transporteurs desservant l'usine Andros de Biars-sur-Cère rejoignent l'échangeur autoroutier A20 n°45 des Balladours à Uzerche en direction du Nord en ayant emprunté plus de 80 kilomètres de routes départementales

Il faut, par ailleurs, noter la suppression du fret sur la ligne ferroviaire Brive / Aurillac desservant Biars-sur-Cère, qui aurait pu constituer une alternative, toutefois partielle et de plus limitée aux seules entreprises disposant d'un embranchement ferroviaire.

Dans ce contexte, la réalisation de la Voie d'Avenir revêt un caractère d'Utilité Publique indéniable.

Je propose à la Commission Permanente du Conseil Départemental de bien vouloir :

- d'approuver cette analyse démontrant l'utilité publique du projet de la Voie d'Avenir, tant pour les Départements du Lot et de la Corrèze, que pour les intercommunalités de Cauvaldor et du Midi-Corrézien et de l'Agglomération de Brive ;
- de délibérer en faveur de la réalisation de ce projet.

Je propose à la Commission Permanente du Conseil Départemental de bien vouloir délibérer sur ces dispositions.

Pascal COSTE