

# **Figeac. Désenclavement du nord du Lot : Un moratoire sur le tracé réclamé**

Publié par la Dépêche du Midi le 02/06/2010 à 08:17

Quelle voie pour désenclaver le Nord-Lot ? Lundi et hier s'est déroulée à Brive la notation des tracés en lice. Les sept associations de la coordination « Les Voies du bon sens » (1) y ont assisté mais sans y participer. « Après neuf mois d'une concertation manifestement orientée et incomplète - bien qu'ayant déjà coûté plus de 266 000 € - nous étions invités à nous prononcer sur la notation comparée de cinq tracés choisis par les Conseils généraux du Lot et de la Corrèze. Nous avons demandé l'ajournement immédiat de la notation car la modernisation des voies existantes, y compris le passage par la côte des Mathieux, a été écartée d'office sans aucune justification ; l'importance du critère financier a été neutralisée pour favoriser la création de voies nouvelles ; les études mises à notre disposition pour effectuer les notations sont très insuffisantes, anciennes ou inexactes, parfois absentes (impacts sur l'agriculture locale, nuisance sur le tourisme rural ou sur une variante de tracé) ; la notation a été engagée moins de 48 heures après la clôture des registres déposés dans les quatorze mairies où l'avis du public était sollicité. Nous sommes prêts à participer activement à cette notation dès lors que des réponses rigoureuses auront été apportées sur tous les points cités », explique Jean-Claude Tassain, tandis que Jean-Louis Vanel a écrit au président du conseil général. « On nous a garanti une réponse. En cas d'autisme du Conseil général, nous ferons tout pour nous opposer par voies juridiques et judiciaires. »

## **Le coût des tracés**

Ces associations dénoncent par ailleurs le lobbying des maires ayant déjà adopté des délibérations sur tel ou tel tracé. Hier, Jean-Louis Vanel a donné leurs coûts respectifs. T1 : 80 m€ pour le T1 (plus 24 000 € de frais d'entretien par an). T2 : 78 m€ (+ 31 000 €/an) ; T3 : 50 m€ (+ 16 000 €/ an). T4 : 65 m€ (+24 000 €/ an). T5 : 60 m€ (35 000 €/an).

« Le coût du rachat des droits ASF, les expropriations et un éventuel demi-échangeur à Cuzance ne sont pas pris en compte. Les voies existantes ont été notées mais telles quelles et sans les améliorations ».

Les associations prônent le développement du ferroviaire et l'amélioration des voies existantes dont les trois barreaux (Vayrac-Martel, le RD 19 et Montplaisir-Noailles), avec une nette préférence pour le tracé sud : « Il n'y aurait plus besoin de déviation de Vayrac, l'impact est limité en suivant la voie ferrée qui n'est pas en zone sensible et l'on peut passer par la côte des Mathieux via un écrêtement de la roche, saine, et un tunnel de moins de 300 m. »

Les associations se sont engagées à travailler sur des propositions alternatives pour l'avenir du bassin d'emploi : accélérer le développement des entreprises existantes ; favoriser la création d'entreprises et le développement durable sur le territoire ; anticiper les transmissions et les reprises d'entreprises ; développer l'économie touristique ; développer l'attractivité résidentielle du bassin ; faciliter l'accès au centre de Brive.

Hier soir, nous n'avons pas pu joindre Serge Bladinières, vice-président du Conseil général, pour le faire réagir aux positions des « Voies du bon sens ».

(1) Sauvegarde du Patrimoine de Cazillac ; Turenne Environnement ; Sauvegarde du patrimoine de Sarrazac ; « Va de l'avant » ; Défense de la vallée de la Merlette ; Protection du site et des activités de Cavagnac ; Les hameaux de Cressensac.

## **« Une route à 100 m€ Pour 100 camions ? »**

Les associations des « Voies du bon sens » contestent le chiffre moyen de 300 poids lourds (PL) par jour sur la voie nouvelle, avancé par le cabinet EGIS. Elles estiment ce chiffre au maximum à 100 PL quotidiens, suite à leurs propres comptages effectués à plusieurs reprises près de l'usine Andros (60 PL maximum/jour), puis le 25 mai de 7 heures à 20 heures à la patte-d'oie de Vayrac où 192 PL sont passés. 110 PL ont opté pour la D 720 (Les Quatre Routes), 82 pour la D 803 (Saint-Denis et Martel).

Sur la D 720, les associations ont surtout constatés des PL captifs ou temporaires (20 bus scolaires, 6 tracteurs/béteilères, 6 camions citernes/gaz, 48 PL de transports de matériaux BTP pour la déviation de Puybrun, 44 PL de moins de 20 t dont la moitié livre des supermarchés et coopératives le long de la D720.

« Les autres PL sur la D720, compte tenu de l'impossibilité de franchir le verrou imposé à Noailles, passent obligatoirement dans Brive. Interrogés, bon nombre de chauffeurs ont indiqué rallier Brive Est dont la zone industrielle de Mallemort, ce qui exclut de passer par l'A 20 et contourner Brive (25 km de plus !), y compris via un barreau reliant l'A20 plus au nord. Les 82 PL comptés entre Vayrac et Martel sont probablement proches de la fréquentation que l'on peut attendre sur la voie nouvelle. On est loin des 300 camions d'Egis. Faut-il une route à plus de 100 millions d'euros pour moins de 100 poids lourds par jour ? », interrogent les associations.

Bernard-Hugues Saint-Paul.