



Concertation préalable du public

Compte-rendu de l'atelier mobilités

Jeudi 27 janvier 2022 – Lussac-Les-Châteaux



44 personnes ont participé à ce troisième atelier sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges qui s'est tenu à Lussac-les-Châteaux le 27 janvier 2022. La réunion s'est déroulée en présence de Sylvie Haudebourg et Kasia Czora, garantes nommées par la CNDP.

Elle s'est déroulée en deux temps : les participants ont d'abord travaillé dans 2 groupes de taille réduite, jusqu'à la production d'une synthèse de leurs échanges. Ils y étaient accompagnés de représentants de la DREAL Nouvelle-Aquitaine et des bureaux d'étude ayant participé au projet. Dans un second temps, ils se sont rassemblés en plénière, pour écouter les rapports de synthèse de chaque groupe puis pour un débat de clôture.

Ce compte-rendu présente la seconde partie de l'atelier.

Restitution du travail en groupe et questions du public

Premier rapporteur : Pour essayer de résumer les discussions que nous avons eues, je dirai tout d'abord que l'on peut se féliciter qu'elles ont été courtoises. Il n'y a pas eu de noms d'oiseaux échangés, ce qui est déjà très bien.

Il y a eu un consensus sur l'attente de changement et l'insatisfaction concernant l'état actuel des déplacements.

Nous avons largement débattu de l'incidence d'un nouveau projet sur l'attractivité du territoire. Ce qui ressort de nos échanges, c'est qu'il n'y a pas de lien direct entre le projet autoroutier et cette attractivité. C'est plus compliqué que ça. La route est un facteur parmi d'autres, mais ce n'est pas la seule solution.

Nous avons eu ensuite une discussion sur la sécurité. La situation sur la RN 147 n'est peut-être pas la pire. Il n'empêche que des engins agricoles aux camions en passant par les véhicules légers, des véhicules très différents s'y côtoient dans des conditions qui ne sont pas satisfaisantes. Cela induit des comportements dangereux que l'on aurait besoin de mieux comprendre. On a des études statistiques, mais qui portent sur peu d'accidents. On a donc besoin de mieux connaître la localisation, l'arbre des causes de ces accidents, pour pouvoir trouver le bon remède.

On a ensuite discuté de ce qui pourrait être la meilleure solution, entre une route aménagée et une autoroute. Nous n'avons pas, en tant que participants et citoyens, forcément les moyens de discuter le modèle proposé ou de lui opposer un modèle alternatif. Mais il est apparu qu'il y avait parmi nous un besoin de mieux connaître les données chiffrées qu'on rentre dans ce modèle. On a notamment discuté sur le bienfondé d'utiliser des données nationales plutôt que des données locales. Il a été dit qu'il nous semblait plus pertinent d'utiliser des données locales.

Un autre point de consensus concerne l'urgence de la réponse à apporter. Cela fait des décennies que les territoires attendent une solution, quelle qu'elle soit, et il serait bon que la solution choisie permette une réalisation aussi rapide que possible. Et il nous a semblé biaisé de dire, dans la présentation qui en est faite, que le projet par concession était par nature plus rapide qu'un projet d'aménagement. Et pour cause, la différence est de 5 ans, et 5 ans, c'est la marge d'incertitude sur ce genre de projet. J'espère avoir fait un rapport à peu près complet et objectif.

Second rapporteur : Je vais commencer par les besoins, avant d'aborder les usages et les solutions.

Alors, sur les besoins, je dirai tout d'abord un mot du train. La qualité du service a baissé, ce qui a entraîné une baisse de la fréquentation. La baisse de qualité du service s'est traduite par l'inadaptation des horaires, mais également des ralentissements à cause du soubassement de la voie. Malgré ces aléas, il est noté que de centre à centre, le train reste un moyen de liaison performant. Ensuite, le constat a été fait qu'améliorer le service permettrait de regagner des voyageurs, et la SNCF a d'ailleurs annoncé un renforcement de l'offre dès fin 2022. Dans les

pistes d'amélioration qui ont été évoquées, on peut citer la solution d'un système tram/train, pour offrir des services mieux adaptés aux usages pendulaires sur la N147.

Sur les usages de la route, comme je viens de le dire, la N147 est un axe principalement utilisé par les voitures pour les trajets domicile-travail. Sur cet axe-là, le point majeur, et de loin, c'est la question de l'insécurité, des accidents, de la mortalité.

Il a été constaté également que sur les trajets plus longs, des itinéraires d'évitement sont choisis, notamment par Chauvigny et Confolens.

Ce qui est noté également, c'est que les poids lourds font des trajets qui sont pour une large part interrégions, soit d'Est en Ouest, soit du Nord au Sud, et la N147 est l'axe qui leur permet d'effectuer les parcours qu'ils ont à faire pour leurs livraisons.

Si on passe aux solutions, l'autoroute permet la continuité du trajet et procure un sentiment de sécurité. Elle procure également une économie pour les transporteurs routiers, en termes de consommation de carburant, en termes de régularité des horaires de circulation. Mais cela pourrait ramener un peu de trafic résiduel de poids lourds dans les centres-villes pour ceux qui préféreront ne pas payer le péage, ou bien pour des livraisons.

Le scénario alternatif a pour avantage d'être gratuit, et cela a été souligné à plusieurs reprises par des intervenants. Mais la partie centrale, de Bellac à Lussac, n'est pas traitée dans le scénario alternatif.

Dans le scénario alternatif, les changements de vitesse sont plus fréquents, entre les passages à 50 km/heure, à 90km/heure, etc.

Concernant les solutions, la mise en service d'un système de tram/train permettrait de mieux desservir les trajets vers les métropoles de Limoges ou de Poitiers de façon plus adaptée aux besoins, parce que tout le monde n'a pas besoin de se rendre à la Préfecture ou au Conseil général, qui sont en général en centre-ville. Mais il est nécessaire de desservir les zones universitaires, les hôpitaux, etc. Le tram/train pourrait constituer une solution.

Enfin, une chose sur laquelle on a beaucoup débattu aussi, c'est l'intérêt des villages étapes. Ils sont perçus comme un moyen de renforcer l'attractivité économique des villes et villages qui sont traversés.

Questions du public

Intervention du public : Bonsoir. J'ai une première remarque concernant le dessin avec les aménagements, dans le livret qui nous a été remis. J'ai été carrément choqué de voir l'option retenue pour la déviation, à l'entrée de Poitiers. Il y a en principe plusieurs hypothèses et aucune n'est encore retenue. Or ce n'est pas ce qui apparaît dans ce dessin. On m'a expliqué qu'il fallait faire un choix, mais la présentation aurait pu intégrer les différentes options...

Je ferai ensuite une remarque d'ordre général. J'ai bien compris que Monsieur Massy et les chefs d'entreprise présents ce soir étaient convaincus qu'il fallait absolument une autoroute. Je ne suis absolument pas de cet avis. Le sujet, c'est les camions. Un camion, sur la N147, il roule grosso modo à 80km/h. Sur une deux fois deux voies, il est limité à 90. Quel est l'intérêt de

mettre des camions sur une autoroute où on roule à 130km/h ? Vous allez me dire que cela permet de réduire la consommation. Mais si on économise un demi-litre au cent, quel est l'intérêt par rapport à un péage, par exemple sur l'A65, où le péage est de 70 euros pour 150 kms ?

Ensuite, sur le financement, l'Etat dit qu'il est à même de pouvoir apporter 450 millions d'euros, et en version optimale, 771. Donc, ça nous fait un delta de 300 millions environ. Avec ces 300 millions, j'estime qu'on peut effectivement faire des aménagements entre Bellac et Lussac, avec des zones de dépassement qui nous permettraient d'éviter le problème des poids lourds, tout simplement.

Intervention du public : Concernant les poids lourds, je vous rappelle juste qu'il y a eu un mort le mois dernier : un chauffeur de poids lourd qui a écrasé deux maisons... Et les dégâts auraient pu être beaucoup plus importants. Heureusement, les maisons étaient vides. Et cela s'est justement produit entre Lussac et Bellac, là où rien n'est prévu. Sur la sécurité, l'intérêt de l'autoroute est plus que visible. Mettre des camions sur les autoroutes, c'est une manière d'éviter qu'ils fassent des morts. Et ce serait aussi bénéfique pour les communes traversées. Parce que dans la commune où s'est produit l'accident que je viens d'évoquer, la route a été fermée pour moitié pendant des semaines et il y a eu des frais considérables pour les réparations. Sans compter le préjudice pour les personnes touchées...

Intervention du public : Bonsoir. Moi, je ne suis pas chef d'entreprise, je suis maire d'une commune, la commune de Couzeix, quatrième ville du département de la Haute-Vienne, et la troisième de Limoges métropole. Et je pense que dans le contexte dans lequel nous sommes, avec le nord du département qui est en train de s'effondrer tant du point de vue démographique que du point de vue économique, il est temps de prendre les orientations nécessaires pour qu'on puisse essayer de limiter la casse. L'enjeu est extrêmement important pour le territoire. Et je ne peux qu'en appeler aux élus des deux départements pour qu'ils réfléchissent ensemble, se serrent les coudes, et que ce projet de voie rapide puisse voir le jour. Je considère que de simples aménagements ne seraient pas suffisants : cela voudrait dire que des départements comme les nôtres sont des sous-territoires. Et ce ne serait pas équitable, quand on voit les déplacements que nous devons faire tous les jours.

Intervention du public : Je voulais juste rajouter un point concernant l'accidentologie sur la RN147. Quelqu'un a souligné le besoin d'informations complémentaires concernant la nature des accidents. Je veux juste rappeler que les services de la DIR Centre Ouest, qui est un service de l'Etat, fournissent des informations extrêmement précises concernant la nature des accidents, le lieu et les véhicules impliqués de 2012 au 31 décembre 2021. Tout cela existe, il n'y a pas lieu de réinventer l'eau chaude.

Jean Veyrat : Il me semble qu'il y avait ce soir un représentant de la DIR CO, la Direction interdépartementale des routes Centre-Ouest ? Monsieur, vous vouliez peut-être préciser certains points ?

Hervé Mayet, représentant de la DIR Centre Ouest : Oui, effectivement, la DIR CO est un service de l'État qui exploite la RN 147. Elle comporte un district à Poitiers, et des centres d'exploitation, dont un à Bellac, un à Lussac et un à Poitiers. Oui, nous avons une bonne connaissance de l'accidentologie, et effectivement, des éléments ont été fournis à la DREAL pour cette concertation. On est, avec la RN147, sur une infrastructure qui, sur une dizaine d'années, a connu une évolution de l'accidentalité. C'est-à-dire qu'on a, sur les cinq dernières années, une baisse de l'accidentalité par rapport aux années 2012-2017. On est dans la moyenne nationale, je dirais même plutôt à la baisse en nombre d'accidents. Par contre, en termes de gravité, c'est un peu plus important. On est sur une route à 80 km/h, bidirectionnelle, où effectivement, comme c'est assez bien décrit dans le dossier de concertation, la vitesse moyenne est de 60 km/h. Et pour différentes raisons (la vitesse, la consommation d'alcool ou de drogues, les distracteurs au volant...). Cette route provoque des accidents.

Ce qu'il faut dire aussi, c'est que le trafic lourd est effectivement assez important sur l'infrastructure, puisqu'on a 20% de trafic lourd, et sur une route à deux voies, quand vous avez 20% de trafic lourd et un déport de véhicules légers, il y a effectivement des accidents qui peuvent être plus ou moins graves. Ces éléments ont été mis à disposition. Cela alimentera, je pense, la concertation.

Ce que je dois dire enfin, c'est qu'en tant qu'usagers de la route, nos agents qui sont au quotidien sur les routes, sont aussi victimes d'un certain nombre d'accidents. On a eu malheureusement un accident mortel sur l'autoroute A20 en Corrèze. Un agent a été tué dans le cadre de son intervention.

Intervention du public : Je parle sous le contrôle du maire de Couzeix. Quand on regarde l'évolution de votre commune, il y avait en 1968 3006 habitants, et 9691 en 2020. C'est-à-dire qu'il y a eu une croissance démographique de +222% sur une période de 52 ans. Et grosso modo, vous avez une progression annuelle de 1,5% et une population qui rajeunit, avec un indice de vieillissement qui diminue. Je dis cela, parce que c'est un bon exemple qui illustre qu'il n'y a pas de corrélation entre la création d'une voie rapide (je ne parle pas d'autoroute) et l'augmentation de la population. On a un phénomène de périurbanisation qui explique votre situation, mais on aurait la même chose sur Saint-Benoît ou les communes autour de Poitiers. Donc, faisons attention de ne pas tout lier, s'il vous plaît.

Intervention du public : Aujourd'hui, ma prise de parole n'était pas pour ma commune, mais pour mon territoire !

Intervention du public : Bonjour, Patrick Ferrer, je suis le président de l'Association Défense du cadre de vie, du patrimoine et de l'environnement, à Mignaloux-Beauvoir. Je me tourne vers les garantes, et puis vers la DREAL. Je pense que dans le dossier qui nous est présenté, il manque un élément sur les 14 derniers kilomètres du tracé étudié, à l'entrée sud-est de Poitiers. Madame la présidente de Grand Poitiers, dans une interview sur France Bleu le 25 janvier dernier, a évoqué un accord avec l'Etat qui permettrait de parler d'un contournement léger de Mignaloux-Beauvoir et de l'installation d'un pôle multimodal. Ces deux composantes peuvent peut-être faire évoluer certaines données dans les quatorze derniers kilomètres, quant au report de flux sur l'une ou l'autre des variantes, autoroute ou deux fois deux voies.

Sylvie Haudebourg : Je le dis tout de suite : ce n'est pas notre dossier. Ce n'est pas que je veux botter en touche, mais c'est le dossier de la DREAL. Le territoire vit. Des choses s'y passent. Alors nous, évidemment, garants, plus on capte d'informations dans le temps de la concertation préalable, mieux c'est. Parce qu'en effet, ça nourrit la discussion. Mais on sait très bien que la concertation préalable, c'est un tout petit temps à l'échelle d'une réflexion structurante. Dès que la concertation va s'arrêter, la vie va continuer. On n'est pas dans une démarche dont il doit sortir un projet bien cadré. Non, le monde va évoluer. Et sur des projets de très longue durée, on sait très bien qu'il y a des ajustements inévitables, et c'est bien l'objet des concertations continues que nous conseillons aux maîtres d'ouvrage, que de partager sur ces adaptations. Donc, oui, la vie continue. Le territoire change et le porteur de projet, quel qu'il soit, doit continuer à ajuster ses études. Je dirai que c'est la vraie vie des démarches et des projets. Mais vous avez raison de demander la transparence sur la façon dont une démarche, une opportunité, un projet, prennent en compte tout ça. Ça, c'est tout à fait normal.

Intervention du public : Bonsoir. Je suis chef d'entreprise à Limoges. Aujourd'hui, nous sommes conduits à parler des mobilités pour une raison très simple : on a un contexte, avec un projet qui nous est adressé sur l'autoroute. Mais finalement, cela questionne plus largement notre approche des mobilités. C'est ça le vrai sujet, le sujet de fond. Et ce qui interpelle, c'est que les services de l'État ne prennent pas en compte certains paramètres. Aujourd'hui, des études scientifiques sont disponibles. Des études scientifiques, avec des indicateurs sociaux, économiques, qui permettent d'évaluer l'apport d'une autoroute.

Qu'est-ce que la science nous dit ? Que c'est un outil parmi d'autres pour l'attractivité du territoire. Et en l'occurrence, quand on parle de dépenser 500 millions d'euros, la question se pose de savoir si ces 500 millions d'euros ne pourraient pas être distribués sur d'autres secteurs, pour répondre à un besoin de mobilité pendulaire, puis de mobilité entre métropoles, en conciliant à la fois économie et confort des usagers. Est-ce que l'on ne pourrait pas financer des aménagements sur des montants plus modestes, et utiliser une partie de l'enveloppe pour d'autres politiques permettant d'avoir une vision plus large de l'attractivité territoriale (santé, éducation, etc) ?

Je me pose donc la question de la répartition de l'enveloppe sur notre territoire. Et j'ai la sensation qu'on ne voit les choses que sous le prisme de l'infrastructure, alors que des travaux

scientifiques montrent que cette approche est tout simplement fausse. Cela me pose un vrai problème.

Conclusion de l'atelier

Sylvie Haudebourg : Vous posez une question que je trouve très intéressante. Un projet d'infrastructure, ce sont plusieurs choses. C'est certes un objet technique, c'est un objet sociotechnique et c'est un objet politique. Ce que je comprends de ce que vous dites, c'est que vous abordez le sujet dans sa dimension politique : quels sont les choix à opérer politiquement sur l'attribution de ressources pour un territoire donné en fonction de ses besoins ?

Alors, nous, garants, on ne va pas répondre à cette question, mais c'est un peu comme ça qu'on formulera ce que vous dites. Et c'est aussi comme ça que nous souhaitons que la concertation soit menée, en essayant de voir quelles réponses peuvent être apportées aux niveaux technique, sociotechnique, sociétal si on peut dire, et politique.

Une concertation, c'est un endroit où vient aussi qui veut s'exprimer, et parfois, on n'a pas toutes les réponses qu'on veut. On n'est pas dans un monde parfait. Et même nous, on constate parfois des différences entre ce qu'on aimerait voir comme participation et ce qu'on constate. C'est la vraie vie. Mais il y a effectivement des éléments politiques que nous trouverions intéressant de voir mis sur la table. Ils le seront ou ils ne le seront pas, mais dans notre bilan, nous ferons des préconisations. C'est un premier point.

Ensuite, vous parlez de sciences et de technique. Moi, je suis ingénieur de formation, alors j'adore ça les sciences et la technique. Mais le fait de travailler dans la concertation, ça m'a appris une chose, c'est qu'il est important dans ce type de débat de permettre à la fois aux expertises et aux expériences de s'exprimer. Pour nous, garants nommés par la CNDP, ce sont deux niveaux d'action extrêmement importants. Les expériences, ça passe aussi par des témoignages : comment on vit son territoire, comment on vit les problèmes, comment on vit la sécurité, comment on vit les besoins de mobilité. On a besoin des deux. Et nous, garants, on souhaite que ces deux niveaux s'expriment, qu'il n'y en ait pas un qui prime sur l'autre. Alors après, dans la formation de la décision, il est très clair que la rationalité doit s'exprimer aussi, puisque postuler à l'utilité publique, c'est aussi pouvoir démontrer un équilibre entre des impacts et des bénéfices.

Nous avons en tout cas trouvé cet atelier extrêmement riche parce qu'il a mobilisé pas mal de monde sur un sujet essentiel, les mobilités, et parce que nous avons entendu s'exprimer à la fois des expériences et des expertises.