



Concertation préalable du public

Compte-rendu de l'assemblée des territoires de lancement

Mardi 11 janvier 2022 – Montmorillon



Une centaine de personnes assistaient à cette première réunion de concertation du public sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges qui s'est tenue à Montmorillon le 11 janvier 2022. Parmi elles, de nombreux élus locaux, des représentants des différentes chambres consulaires, des responsables associatifs, et de simples citoyens. La réunion s'est déroulée en présence des trois garants nommés par la CNDP : Mme Kasia Czora, Mme Sylvie Haudebourg et M. Jean-Daniel Vazelle. À ce public présent dans la salle s'ajoutaient 70 personnes connectées via l'application Zoom et environ 30 visionnages en simultané sur le live Youtube de l'événement.

L'enregistrement vidéo de la réunion et le diaporama présenté sont disponibles sur le site Internet de la concertation.

Introduction de la réunion

Jean Veyrat : Bonsoir à tous. Nous allons commencer, je vous laisse vous asseoir, en respectant la règle "un siège sur deux inoccupé". Vous avez pu vous désinfecter les mains en rentrant dans la salle et bien sûr, vous devrez garder votre masque tout au long de cette soirée. C'est la condition pour qu'elle se tienne en présentiel, ce qui était le souhait de tous. Je suis Jean Veyrat et je vais animer cette réunion dont l'objectif est de donner la parole au plus grand nombre, et ainsi permettre à chacun de s'exprimer sur ce projet. Par conséquent, nous consacrerons le plus de temps possible à vos questions et à vos avis. Le contexte étant particulier, la réunion se tient aussi sur Zoom et sur YouTube, ce qui permet aux personnes, puisque la jauge de la salle est limitée, de participer en ligne. Cela rend d'autant plus important le fait de s'exprimer avec un micro. Madame la préfète Fabienne Buccio n'a pas pu être présente ce soir, elle vous prie de l'en excuser. Mais elle a enregistré un message que nous allons maintenant vous diffuser.

Fabienne Buccio : Mesdames, Messieurs,

Merci pour votre présence aujourd'hui à cette assemblée des territoires, première réunion publique de concertation sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges. Elle est organisée pour vous.

Ce projet répond à des enjeux forts de désenclavement et s'inscrit dans la construction de la région Nouvelle-Aquitaine. Il s'agit bien de parler aujourd'hui et dans la concertation qui s'engage de la liaison entre deux anciennes capitales régionales pour aller vers plus d'unité entre les territoires, d'équité dans les mobilités de développement des territoires concernés.

Il s'agit de contribuer à renforcer l'armature urbaine de cette région en développant les liens entre ces deux capitales que sont Poitiers-Limoges.

Il est également important de s'adresser à tous les territoires, pas seulement les agglomérations, de prendre en compte la situation de chacun, notamment des territoires ruraux desservis par cet axe.

Le choix de Montmorillon pour cette réunion et ce nom « assemblée des territoires » renvoie à la volonté de l'Etat de permettre le dialogue autour des mobilités entre tous les acteurs concernés.

Ce projet d'une liaison autoroutière, aujourd'hui mise en débat, découle de la volonté de nombreux acteurs qui en ressentent fortement la nécessité. Ce débat est l'occasion de questionner tous les besoins, toutes les formes, toutes les contraintes de mobilité inhérentes à cet axe.

La concertation avec le public est une étape primordiale pour présenter ce projet autoroutier et en débattre à partir des études réalisées ces trois dernières années.

Ce projet ambitieux, à la mesure de vos attentes, vise à réduire et fiabiliser les temps de parcours, à contribuer au développement économique du territoire, à sécuriser les trajets entre

Poitiers-Limoges et à améliorer le cadre de vie des habitants des bourgs traversés par l'actuelle route nationale.

Je voulais redire ici combien l'État est impliqué sur la liaison Poitiers-Limoges et soucieux d'améliorer les conditions de mobilité entre ces deux villes. Un certain nombre de travaux sont actuellement en cours ou à l'étude et ont vocation à prendre leur place dans ce projet.

La ligne ferroviaire Poitiers-Limoges bénéficie actuellement d'un programme de régénération cofinancé par l'État et la région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Réseau. Une première phase de travaux est envisagée pour 2025-2026.

L'axe routier Poitiers-Limoges fait l'objet de quatre opérations d'aménagement en phase d'études ou de travaux. L'aménagement de l'entrée Sud-Est de Poitiers, la déviation de Lussac les Châteaux, l'aménagement de créneaux de dépassement entre Limoges et Bellac et l'aménagement à deux fois de voies au nord de Limoges sur 6 km. Ces quatre opérations sont inscrites au Contrat de Plan en cours et seront intégrées au projet d'autoroute. Elles avancent un rythme soutenu grâce au plan France Relance et à la prolongation du Contrat de Plan jusqu'en 2022, pour qu'aucun retard ne soit pris sur l'aménagement de cet axe que je sais très attendu.

Dès cette année, les travaux de deux opérations seront engagés pour la déviation de Lussac les Châteaux dans la Vienne, et pour la réalisation de deux créneaux de dépassement en Haute-Vienne.

Ce projet d'autoroute concédé présente de forts enjeux en termes de mobilité et d'aménagement du territoire.

Cette concertation fait suite à la saisine de la Commission nationale du débat public, en juillet 2021. Trois garants ont été désignés pour veiller à la qualité de cette concertation. Madame Kazia Czora, Madame Sylvie Haudebourg et Monsieur Jean Daniel Vazelle sont tous les trois présents. Ils préciseront le rôle et les modalités du dispositif de concertation.

La réunion de ce soir ouvre le débat sur l'opportunité du projet en étant à l'écoute du territoire. Quelles sont les attentes du territoire vis à vis du projet ? Comment a-t-on élaboré le scénario autoroutier ? Quelles sont les options pour répondre aux besoins de déplacement ? Ce ne sont que quelques-unes des questions sur lesquelles vous pourrez vous exprimer. Les enjeux de ce territoire sont vastes et complexes, que ce soit sur le volet des mobilités, de l'économie, de l'agriculture ou de l'environnement. L'éventail des thématiques abordées aujourd'hui et ensuite lors des ateliers thématiques est large pour permettre le débat le plus complet, le plus approfondi possible, sous le contrôle des garants. De nombreux outils de communication vous sont proposés : un débat radiophonique, des débats mobiles, des ateliers thématiques ou encore des permanences d'information permettront au plus grand nombre de participer à cette concertation et de s'informer.

L'ensemble du dispositif est accessible sur le site internet du projet.

Pour ceux qui ne peuvent pas être physiquement présents, des contributions à distance sont possibles. Toutes les questions peuvent être posées, tous les sujets peuvent être débattus. Tous les avis peuvent s'exprimer. Nous sommes tous à votre écoute. Nous attendons beaucoup

de vous pour cette concertation. Nous serons attentifs à ce qui en sortira pour éclairer la décision publique importante à prendre pour les départements de la Vienne et de la Haute-Vienne et pour la région Nouvelle-Aquitaine.

Un mois après la clôture de cette concertation, les garants publieront leur bilan, puis l'État le rendra public. Les enseignements seront tirés et il sera décidé des suites à donner à ce projet.

Merci à tous pour vos contributions et place au débat.

Jean-Daniel Vazelle : Nous n'avons pas vocation à nous positionner sur ce projet. Nous nous concentrons uniquement sur la concertation. Et pour cela, nous avons aidé le porteur du projet à en définir les modalités, qui ont été validées par la Commission nationale du débat public. Nous sommes très attentifs à la qualité des informations qui sont diffusées. N'hésitez pas à nous faire part d'éventuels documents dont vous auriez entendu parler. Nous demanderons qu'ils soient mis à la disposition du public. Nous nous sommes préoccupés également, bien sûr, du contenu des outils de communication, à travers la diffusion de l'avis réglementaire, mais aussi, pour aller au-delà, en diffusant des documents. Bien sûr, nous veillerons à ce que vous puissiez poser des questions, et donc que le temps consacré à vos prises de parole soient aussi long que possible. Nous avons pour cette raison demandé au porteur du projet de raccourcir un peu ses présentations. Nous veillerons également à ce que des réponses soient apportées à vos interrogations. Peut-être pas immédiatement parce que ce n'est pas toujours facile, des études sont parfois nécessaires. Mais le porteur du projet devra vous apporter des réponses et signifier clairement ce qu'il a retenu de cette concertation, ce qu'il n'a pas retenu, et pour quelles raisons. Nous souhaitons enfin que vous soyez nombreux à contribuer par écrit sur le site dédié, même s'il y aura des comptes-rendus à chaque réunion. Cela permettra de vous répondre, éventuellement de façon globale. Un dernier point : n'hésitez pas à nous écrire à l'une des adresses de messagerie qui figurait dans la première diapositive. Nous sommes, les trois garants, à votre disposition tout au long de cette concertation. Merci de votre écoute.

Jean Veyrat : Merci Monsieur Vazelle. Nous avons peu parlé jusqu'à présent des modalités de cette concertation, mais nous allons maintenant le faire plus en détail avec Mme Alice-Anne Medard, directrice de la DREAL Nouvelle Aquitaine, qui est la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Madame Medard, que pouvez-vous nous dire à ce sujet ?

Alice-Anne Medard, directrice de la DREAL Nouvelle-Aquitaine : Bonsoir à tous. Ce sont mes équipes qui sont en charge de ce projet, et les principaux acteurs qui le portent au sein de la DREAL sont présents ici ce soir. Je voulais juste revenir sur sur le calendrier de cette concertation, qui a été discuté puis validé avec la Commission nationale du débat public. Le projet s'étend sur un large périmètre géographique. Nous avons donc souhaité, autant que possible, nous rendre dans tous les territoires concernés par ce projet. Et aussi, cela a été dit, donner la parole à tous les publics. Vous aurez noté que cette assemblée, ce soir, se tient dans la Vienne, et que l'assemblée de clôture aura lieu en Haute-Vienne. Des débats sont prévus dans les universités de Limoges et Poitiers, et nous avons eu ce même souci de diversité

géographique pour les ateliers thématiques. L'objectif étant de toucher un maximum de personnes concernées par le projet. Pour ce qui est du format et des thématiques choisies, nous aurons de grandes assemblées comme celle d'aujourd'hui, qui visent à poser les principaux sujets, et des ateliers portant sur des thématiques précises. A ce stade, il est prévu que ces ateliers portent sur l'agriculture, l'environnement, les mobilités et l'économie. Un dernier thème reste à préciser. Nous avons pensé qu'il serait bon de définir ce thème en tenant compte des attentes qui se seront exprimées au fil des débats. Ce sera donc un atelier qui sera co-construit avec vous. Nous aurons également un dispositif conçu pour la radio, qui est un médium très démocratique qui permet de toucher une fraction très large la population. Deux émissions sont donc prévues le même jour, l'une dans le Limousin, l'autre dans le Poitou. Enfin, comme il n'est pas possible, pour les raisons sanitaires que vous connaissez, de faire les marchés, nous avons dû envisager d'autres manières d'entrer en contact avec le public. Nous aurons donc aussi des débats mobiles au cours desquels nous irons à la rencontre des habitants et des usagers de la RN 147. Je voulais dire un dernier mot à propos du site internet, qui a été évoqué à la fois par la Préfète de Région et par l'un des garants. Ce site, c'est vraiment le cœur du réacteur. Vous y trouverez tous les éléments d'information concernant ce projet et il se construira au fur et à mesure. Vous y trouverez de nombreux documents, vos interventions... Vous aurez également la possibilité de vous y exprimer. Une trentaine de contributions ont déjà été mises en ligne, et il devrait bientôt y en avoir une centaine. Elles seront publiées sans filtre ni censure. Et comme cela a été dit, nous nous sommes engagés à répondre à vos questions. Vous n'aurez pas de difficulté à trouver ce site. Vous y accéderez en vous connectant au site de la DREAL Nouvelle Aquitaine.

Jean Veyrat : Merci beaucoup. Nous allons maintenant entrer dans la partie interactive de cette réunion. Une concertation a pour but de donner l'occasion au public, aux citoyens, de s'exprimer. Cela doit aussi permettre à chacun de se forger une opinion, ce qui est un point très important. Et pour cela, nous avons voulu que lors de cette première réunion, il y ait une table ronde avec des acteurs locaux, ou même des témoins pourrait-on dire, qui apporteront un éclairage spécifique à leur territoire, leur expertise, leurs fonctions.

Jean Veyrat : Cette réunion se déroulera en deux temps. Un premier temps avec des tables rondes, où alterneront quinze minutes d'échanges entre la DREAL et les acteurs de la table ronde, et quinze minutes d'échanges avec le public. Cela autour de trois thèmes que je vous détaillerai un peu plus tard. Nous aurons ensuite une heure, soit la moitié de la réunion, qui sera consacrée à des questions-réponses sur tous les sujets que vous souhaitez aborder. Cette table ronde portera surtout sur l'opportunité du projet, que l'on peut aborder de différentes façons, comme vous pourrez le constater.

Jean Veyrat : Je vais maintenant vous présenter les quatre intervenants de la table ronde : Mme Tabuteau, maire de Moulismes, Éric Briche, directeur de la société de transports Briche, Bertrand Venteaux, président de la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne, et Charles de LASTIC SAINT-JAL, chef du département Économie de l'État en région Nouvelle-Aquitaine. Le

choix de ces intervenants a été fait en accord avec les garants afin d'apporter différents éclairages sur le projet. La DREAL sera quant à elle représentée par Michel Duzelier, chef du service Déplacements et Infrastructures de transports, et directeur du projet, et Philippe Landais, chef du département à Poitiers.

Première table ronde : "Pourquoi faut-il aménager la RN 147 ?"

Michel Duzelier : Bonsoir. Il n'est sans doute pas inutile pour commencer de situer le projet. Vous avez dans cette diapositive une carte du réseau routier national. On constate que l'on a en Nouvelle-Aquitaine un réseau routier performant. Poitiers est reliée à Bordeaux par une 2x2 voies (N10 et A10), et Bordeaux sera également bientôt reliée à Limoges par une 2x2 voies, avec les travaux en cours sur la Nationale 141. Et dans ce schéma, on voit que la liaison Poitiers-Limoges fait figure d'exception, dans la mesure où l'on a seulement une deux voies, autrement dit une route à circulation dans les deux sens.

Concernant le contexte, il faut rappeler que déjà dans les années 2000, le Comité interministériel d'aménagement du territoire envisageait la mise à 2x2 voies de cette liaison Poitiers-Limoges. La déviation de Bellac a été mise en service en 2008. Il s'agit d'une deux voies avec créneaux de dépassement. Et en 2011 a été mise en service la déviation de Fleuré, qui est une 2x2 voies. 2015 est le début du contrat de plan État-Région. Sur les cinq opérations inscrites au contrat de plan, on en a quatre sur la RN 147 et une sur la N 520 pour lesquelles, Madame la préfète de région l'a précisé, on aura des débuts de travaux dès cette année. En 2016, on a eu l'annulation de la déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges, et on s'est retrouvé dans un contexte où on n'avait pas de solutions alternatives performantes à la route. Et dans ce contexte, les acteurs du territoire aussi bien que les acteurs économiques ont exprimé une forte attente par rapport à un aménagement plus global et accéléré de la liaison Poitiers-Limoges. En 2018, Madame Elisabeth Borne a commandé une étude de faisabilité de mise en concession de l'itinéraire Poitiers-Limoges. Les études se sont déroulées pendant deux ans. Au vu des résultats, Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, Ministre délégué chargé des Transports, a saisi la CNDP en juillet 2021, et en septembre, la CNDP a décidé qu'une concertation avec garants soit réalisée. Donc, pratiquement, c'est le maître d'ouvrage, la DREAL, qui assure cette concertation, et la CNDP a désigné les trois garants qui sont ici présents. Et aujourd'hui, nous avons cette première réunion de lancement, avec une concertation qui se déroulera donc du 4 janvier au 20 mars.

Jean Veyrat : Merci. Alors, pourquoi faut-il aménager la RN 147 ? Nous allons poser cette question à Madame Tabuteau. Madame Tabuteau, vous êtes aux premières loges, puisque vous êtes Maire de Moulismes, qui est une des communes traversées par la RN 147. Donc, concrètement, quels sont les effets pour une commune comme la vôtre d'être située sur cet itinéraire ? Les effets sont à la fois positifs et négatifs, on l'imagine.

Nathalie Tabuteau : Bonsoir à tous. Merci de m'avoir invitée sur cette concertation. Je vais vous présenter la commune de Moulismes, qui est une petite commune rurale de 380 habitants. Concernant les effets positifs, je pourrai simplement dire que la N 147 actuelle donne de la visibilité à la commune. Tout le monde connaît Moulismes, que vous alliez de Nantes à

Toulouse, parce que tout le monde, à un moment donné, est passé par Moulismes ou s'est arrêté à Moulismes. De par le fait que nous avons une forte fréquentation de notre aire de repos, nous avons également une forte fréquentation de nos restaurants et nous avons également un parking poids lourd qui est très fréquenté. Je pourrais également parler de l'activité commerciale, puisque pour une petite commune de 380 habitants, nous avons quand même trois restaurants, un snack friterie et une épicerie qui fonctionne bien. Je ne pense pas qu'on puisse trouver tous ces commerces dans toutes les communes rurales comme la nôtre. Il y a aussi la visibilité, évidemment, de notre zone économique, qui donne directement sur le tracé de la N 147. Je pourrai dire aussi que la N 147 fait que l'on a une commune vivante. Vous avez toujours du mouvement à Moulismes, ça bouge toujours. Toujours à propos des effets positifs de la N 147, je peux dire que c'est une ressource pour le budget communal. Nous accueillons en fait tout tous les usagers de la N 47, donc les poids lourds, comme je vous l'ai dit, mais aussi les camping cars. Ce qui nous permet d'avoir une redevance qui rentre dans les recettes de la commune, ainsi que le loyer du bail commercial du snack friterie. Je dirai aussi que nous avons un positionnement stratégique, puisque nous sommes à peu près à mi-chemin entre Poitiers et Limoges. Les habitants ont donc un accès rapide sur une voie dite principale dans un département. Et enfin, j'aimerais parler du volet humain : la RN 147 nous permet de faire de belles rencontres, en particulier lorsqu'il neige ou qu'il y a eu un accident et qu'il faut venir en aide aux naufragés de la route.

Nathalie Tabuteau : Après, évidemment, la RN 147 a aussi ses effets négatifs. Le principal, indéniablement, c'est sa dangerosité et l'accidentologie qui va avec. Même si heureusement, je n'ai eu jusqu'à présent à déplorer qu'un seul mort sur sur ma commune. Cette dangerosité est évidemment liée principalement à la vitesse excessive. Il n'est pas rare de voir des personnes doubler à l'intérieur du bourg. Il convient donc de gérer la cohabitation entre les piétons et les poids lourds.

Nathalie Tabuteau : Et vous verrez rarement, en fait, des enfants à vélo dans la commune, parce que les parents ne laissent pas vagabonder leurs enfants, comme ils pourraient le faire ailleurs. Il y a également tout ce qui concerne les nuisances. Les nuisances sonores pour commencer, qui vous obligent à acheter du triple vitrage pour votre pour votre maison si vous ne voulez pas être dérangé par les poids lourds. Mais il y a aussi la pollution, la pollution des sols par tous les rejets possibles, les gaz. Si vous traversez Moulismes, vous verrez que les maisons ne sont pas blanches, elles sont noires car les gaz et les poussières, évidemment, se déposent sur les façades. La RN 147 représente aussi des charges pour la commune qui ne sont pas négligeables. C'est l'aire de repos qu'il faut entretenir, les sanitaires et le nombre de litres d'eau qui sont utilisés. Sans parler de tous les déchets qui sont laissés par tous les touristes lors des pique-niques...

Nathalie Tabuteau : Donc, nos 5 000 litres de bennes sur le site sont rarement suffisants. Tout cela induit des charges de personnel, ne serait-ce que pour nettoyer les sanitaires de l'aire de

repos. Il y a aussi le fait que nous avons beaucoup de dégradations, du mobilier urbain et de la voirie en particulier. Le parking poids lourds est dans un état déplorable. Il a besoin d'être refait et les finances communales ne sont absolument pas suffisantes pour faire ce genre de travaux.

Nathalie Tabuteau : Il y a aussi le sujet de l'éclairage public. Nous n'avons pas obligation d'éclairer toute la nuit. Mais si un piéton se fait renverser par défaut d'éclairage, ce sera de ma responsabilité. Ce sont là encore des frais supplémentaires. Il y a aussi les vols récurrents, dans les commerces notamment, inévitables dans une traversée de bourg comme Moulismes.

Nathalie Tabuteau : Je conclurai en évoquant les temps de parcours mesurés vers les agglomérations. Je trouve que ces temps de parcours sont à relativiser. Je vous donne un exemple. Moi, je travaille sur Châtelleraut, et si je veux monter à Poitiers, je mets 45 minutes pour faire 52 km. Les professeurs de la commune, dont beaucoup viennent de Poitiers, mettent eux 45 minutes pour faire 30 km. Et enfin, dernier point concernant les effets négatifs, je dirai qu'il y a un degré d'exigence des usagers qui n'est jamais satisfait. Ceux-ci réclament toujours plus que ce que nos moyens nous permettent d'offrir en termes de services, y compris lorsqu'il s'agit des naufragés de la route que j'évoquais tout à l'heure.

Jean Veyrat : Merci. C'était un point de vue particulier sur une des sept communes traversées par la route. Donc, Monsieur Duzelier, maintenant que nous avons eu cet éclairage particulier, peut-être pouvons-nous, pour prendre un peu de hauteur, examiner la N 147 dans ses caractéristiques actuelles puis futures.

Michel Duzelier : Sur la RN 147, on a un axe de 110 kilomètres bidirectionnel, donc une route dans les deux sens de circulation sans séparateur physique. On a une petite dizaine de bourgs traversés, dont Moulismes. En termes de temps de parcours, ce n'est pas très satisfaisant aujourd'hui, puisque nous sommes à une heure trois quarts. Quand on parle d'une heure trois quarts, c'est d'extrémité à extrémité du projet. C'est de la liaison Nord-Est à la RN 520. Ce n'est pas de centre à centre, où on est à plus de deux heures pour faire un trajet Poitiers-Limoges. C'est un temps de parcours qui n'est pas satisfaisant. Les trafics s'échelonnent selon les sections de 6 600 à près de 11 000 véhicules par jour, avec 1800 poids lourds sur les sections les plus chargées. En termes d'accidentologie, on est sur un axe accidentogène dont le taux de gravité est trois fois plus élevé que sur les axes voisins : je veux parler de la 145 et de la 141, qui sont des axes à deux fois deux voies. On a dénombré sur cinq ans, entre 2013 et 2017, 126 accidents, dont malheureusement 13 mortels. Donc, on a beaucoup d'accidents. Fort heureusement si je puis dire, le taux de gravité y est un peu moins important que sur les axes voisins.

Michel Duzelier : On a parlé tout à l'heure des opérations CPER (Contrat de plan Etat-Région) qui ont été lancées en 2015. Sur les cinq opérations qui sont inscrites au contrat de plan Etat-

Région, on en a 4 sur la 147 et une sur la 520. Les quatre opérations sur la 147 ont vocation à être intégrées au projet autoroutier. L'Etat optimise les opérations qui sont enclenchées. Il ne s'agit pas de faire et défaire : ces opérations sont intégrées au projet autoroutier. Madame la Préfète l'a dit, on a deux opérations, la déviation de Lussac-les-Châteaux dans la Vienne, et les créneaux de dépassement en Haute-Vienne, dont les travaux démarreront dès cette année. L'aménagement de la RN 147, au nord de Limoges, démarrera l'année prochaine. Et enfin, concernant la cinquième opération, l'aménagement en deux fois deux voies de la RN 520, qui vient connecter la RN 147 avec l'autoroute A20, il est prévu une enquête publique dès l'année prochaine. On a donc des opérations qui avancent en parallèle des études autoroutières, qui elles avancent à un rythme soutenu.

Jean Veyrat : Je me tourne maintenant vers Monsieur Venteau, président de la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne. Monsieur Venteau, vous êtes à la fois un expert du monde agricole, mais aussi un peu de la ruralité. Est ce que vous pouvez nous expliquer quel effet une route comme la RN 147, ou en tout cas un axe majeur, pourrait avoir sur le dynamisme d'un territoire rural comme le vôtre ?

Bertrand Venteau : Bonsoir à tous. La RN 147 aujourd'hui, c'est un frein au développement agricole. C'est pour ça que sur à ce projet, il est nécessaire qu'on puisse passer un cap. On est aujourd'hui bridé dans le développement de la diversification de nos productions (je pense en particulier aux monogastriques et à d'autres productions végétales spécialisées). Et on a un réel besoin de pouvoir se diversifier parce qu'historiquement, notre agriculture repose sur les monocultures, et une monoproduction bovins/ovins, ce qui n'est pas un drame, mais cela génère des difficultés économiques auxquelles on doit apporter des solutions.

Bertrand Venteau : Et la voie routière nouvelle, plus rapide, nous rapprocherait d'autres centres qui sont des débouchés pour nous. Et c'est bien pour ça qu'évidemment, la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne, mais également celle de la Vienne, sont favorables au projet. Néanmoins, ce projet peut aussi avoir un véritable impact sur les terres agricoles, et sur les systèmes qu'on connaît. Donc, il y a deux choses. Il y a la vision globale de l'intérêt économique, humain, social et aussi agricole par la mise en place d'un projet comme celui-là. Et il y a des impacts pour les agriculteurs, les propriétaires fonciers et forestiers où là, très clairement, avec les services de l'Etat, nous devons très en amont regarder ce qui peut être mis en place pour qu'on ait le moins de nuisances possibles. Je pense bien sûr à la démarche "Eviter, réduire, compenser", pour qu'on ait le moins d'impacts possible sur notre territoire et sur la ruralité.

Bertrand Venteau : Pour conclure, oui, le projet va servir à désenclaver le territoire et nous rendre de l'attractivité. On est également une terre d'accueil qui est favorable à la venue de

nouveaux exploitants, mais aussi au développement de l'accueil à la ferme. La création de gîtes ruraux, sur le long terme, pourrait redynamiser notre agriculture.

Jean Veyrat : Merci. Madame Tabuteau, un peu plus tôt, a dit que presque tout le monde, dans la salle, avait déjà traversé Moulismes. Peut être qu'on pourrait dire aussi que presque tout le monde a déjà croisé les camions de la société de transports Briche sur la RN 147. Monsieur Briche, en tant que directeur d'une société de transport basée à Limoges, on imagine que ces questions d'utilisation de la route et de sécurité notamment, qui ont été abordées, vous touchent au plus haut point.

Eric Briche : Tout à fait. Mon grand-père a créé la société, donc on utilise la route depuis plus de 50 ans. On a eu des accidents sur cette route, sans gravité heureusement. Et aujourd'hui, le fait qu'il y ait une nouvelle route beaucoup plus sécuritaire, je crois que c'est le point le plus fort pour nous. Sachant que nos conducteurs aujourd'hui, quand ils s'arrêtent pour prendre leur repos journalier, ils recherchent un lieu d'hébergement qui soit tout à fait correct. Ils continueront donc de s'arrêter à Moulismes. Donc, aujourd'hui, le principal objectif, c'est d'avoir pour nos conducteurs une sécurité optimale. Et je ne parle pas de la consommation qui est moindre quand on a un parcours qui est fluide. Pour nous, il n'y a vraiment aucun inconvénient à faire une autoroute entre Limoges et Poitiers.

Jean Veyrat : Merci. Je me tourne maintenant, pour conclure cette table ronde, vers Monsieur de Lastic Saint-Jal. On a déjà parlé d'économie, mais pas encore d'emploi. Quel effet pourrait avoir un axe structurant sur l'accès à l'emploi et le retour à l'emploi ?

Charles de Lastic Saint-Jal : Bonsoir à tous. Les sujets "emploi" et "entreprises" sont très liés. La logique, c'est que l'activité économique, en particulier industrielle, amène de l'emploi, qui crée un besoin de logements, de services, de transports, et cela génère de la croissance démographique. Le point le plus important, je pense, si cette nouvelle autoroute voyait le jour, c'est qu'il y aurait un élargissement considérable du bassin d'emploi. On considère typiquement que le temps de transports sur un bassin d'emploi est de 45 minutes. Aujourd'hui, si vous êtes au milieu de la liaison routière, vous pouvez vous rendre à la fois à Poitiers et à Limoges. En revanche, les gens de Limoges ne vont pas forcément volontiers travailler à Poitiers.

Si demain, il y a une autoroute, les deux bassins d'emploi seront quasiment fusionnés. Et donc, si on pousse un peu, il ne serait pas du tout aberrant de voir des gens habitant Limoges, travailler à Poitiers et inversement. Aujourd'hui, quand on parle avec les chefs d'entreprise, en particulier dans l'industrie, leur sujet de préoccupation majeur, ce sont les difficultés de recrutement et l'adéquation entre l'offre et la demandes sur un certain nombre de métiers. Augmenter la taille d'un bassin d'emploi est forcément quelque chose d'important. Le second aspect est la qualité de vie au travail. C'est vrai pour les conducteurs de poids lourds. Mais en fait, n'importe quelle personne qui travaille a envie d'avoir des transports sécurisés. C'est une

préoccupation qui se développe, en particulier chez les jeunes générations. Aujourd'hui, un jeune qui va travailler dans une équipe de nuit, dans une usine à Limoges, n'a pas forcément envie de prendre des risques sur la route pour revenir chez lui, plus à l'ouest.

Enfin, il y a l'accès à la formation. Ce qu'on observe dans les entreprises, c'est que beaucoup de gens ne font pas de formations en raison des temps de trajet. Évidemment, réduire les temps de parcours permettrait d'améliorer cela. Le dernier point, c'est qu'une construction d'autoroute génère automatiquement beaucoup d'emplois, en particulier dans le BTP. Si le budget est de l'ordre du milliard d'euros, cela veut dire beaucoup de salaires injectés sur le territoire. Un agrandissement du bassin d'emploi signifie aussi, pour beaucoup d'entreprises, un accès facilité à certains métiers, certaines qualifications.

Jean Veyrat : Merci. Il y a un dernier point dont on n'a pas parlé concernant la situation actuelle. C'est la question du ferroviaire, et plus précisément de l'offre alternative permise par le ferroviaire. Peut-on faire le point sur cette question ?

Michel Duzelier : Pour Poitiers-Limoges, la ligne ferroviaire, c'est une ligne qui est constituée d'une voie. Si on fait un comparatif par rapport à la voiture, on a des temps de parcours, si on prend les trajets avec 5, 6 arrêts entre Poitiers et Limoges, qui sont d'une heure 51 avec un coût de 24 euros. Pour la voiture, on est à un peu plus de deux heures, avec un coût de 14 euros (cela intègre l'essence et l'entretien). Ce trajet de 1h50 pour le ferroviaire s'explique par une trentaine de ralentissements sur la ligne. Alors, d'un point de vue projet, on a vu tout à l'heure à propos de la LGV que l'on avait eu un débat public en 2006, une enquête publique en 2013 et une déclaration d'utilité publique en 2015 qui a été annulée par le Conseil d'État en 2016. Tout ça pour dire qu'aujourd'hui, on n'a pas de projet structurant sur le ferroviaire. On a, comme je vous le disais, une trentaine de ralentissements et une fréquentation qui n'est pas optimale, pas optimisée. La ligne est aussi pénalisée par le relief. Un programme de travaux de régénération est prévu, avec une première phase de travaux de 68 millions d'euros sur la période 2025-2026, pour un coût total de plus de 100 millions, pour lesquels on va dire que les travaux se feraient sur 2027-2028. Tout ça pour dire que les investissements ferroviaires sont coûteux et qu'ils ne répondent pas à toutes les problématiques de déplacement, et notamment du fret. Voilà la situation aujourd'hui du ferroviaire.

Jean Veyrat : Merci. Nous allons maintenant passer aux questions. On m'a indiqué qu'il y avait déjà des questions qui étaient posées en ligne. Je vais y venir. D'abord, je donne la priorité aux questions de la salle. Donc, si vous avez une question, vous levez la main, je vais venir vers vous. Et puis, progressivement, j'irai de l'autre côté pour les questions en ligne, toujours en restant sur cette thématique : pourquoi faut-il aménager la RN 147 ?

Pierre Massy : Bonsoir à tous, je suis Pierre Massy, président de la Chambre de commerce de Limoges et accessoirement président de l'association A 147 Grand Ouest. Merci pour cette belle

organisation. On travaille sur ce dossier ensemble avec les services de l'Etat depuis quatre ans. Je vais juste faire un petit petite correction concernant l'accidentologie. Les services de l'État nous ont transmis les chiffres de 2012 à juin 2021. On ne s'est pas arrêté à 2017 et les chiffres (j'ai même ajouté le dernier décédé du mois de décembre), sur le parcours de la RN 147, ce sont 27 tués de 2012 à fin 2021, auxquels on peut ajouter aisément les six tués de la RN 520, qui est la jonction entre la RN 147 et l'autoroute A 20. Donc, cela fait 33 morts au total sur une période d'à peine 10 ans. C'est, dans les éléments marquants du dossier, un élément majeur. On a beaucoup parlé de développement économique, on a parlé de développement de territoires, mais ce sont ces 33 morts qui plaident sans doute en premier lieu pour l'aménagement au plus vite de cette autoroute A 147.

Laurent Blot : Bonjour, je suis Laurent Blot, de l'association Savigny Vent Debout, à Savigny Levescault. Une première petite question tout d'abord pour le directeur de la DREAL. A propos du ferroviaire, vous faites un comparatif entre le coût d'un ticket de train de centre à centre et le coût d'un voyage en voiture. Je dirais que la comparaison est un peu fallacieuse parce que tout simplement, vous prenez le coût du ticket d'un côté et de l'autre côté, vous évitez de prendre en compte l'amortissement du véhicule pour la voiture. Si vous prenez le tarif fiscal pour une voiture simple de 5 chevaux (je ne parle pas des gros SUV), le tarif fiscal il est autour de 35 centimes aujourd'hui du kilomètre. Donc pour 100 km, ça nous fait 35 euros, pas 14.

Jean Veyrat : Alors sur l'accidentologie, peut être que ça n'appelle pas forcément de réponse directe, mais il y aura un sujet mobilité au programme des ateliers, et il sera intéressant de comparer ces chiffres avec ceux qui étaient donnés. Monsieur Duzelier, peut-être pouvez-vous répondre sur les questions de coût des différents modes de transport ?

Michel Duzelier : Pour l'accidentologie, nous nous sommes basés dans la présentation sur une période de 5 ans. Je voulais simplement signaler que la N 147 fait partie des voies bidirectionnelles, sans séparation physique, où l'on a baissé la vitesse à 80 km/h. Ce qui devrait avoir un impact sur l'accidentologie. Par rapport au coût des transports, je voulais préciser à propos du train qu'il s'agit d'un coût hors abonnement. Avec des abonnements, le coût ferroviaire peut aussi baisser. Et normalement, le coût de 14 euros pour la voiture intègre à la fois l'essence (vous êtes autour de 7 ou 8 euros), et les coûts d'amortissement d'entretien du véhicule. Une fois encore, il s'agit d'ordres de grandeur.

Elisabeth Lévêque : Bonjour, je suis Elisabeth Lévêque, responsable de l'association Central Parc à Mignaloux-Beauvoir. J'étais un petit peu surprise d'entendre les chiffres cités en ce qui concerne la fréquentation de la N 147. Nous nous sommes une association de défense des habitants qui vivent aux abords de la N 147, côté Poitiers, sur la section Mignaloux-Beauvoir. Nous sommes impliqués évidemment dans les projets de déviation de Mignaloux-Beauvoir. Mais quand j'entends dire qu'il y a 10 000 véhicules par jour qui circulent, je pense que ça doit se

rapprocher de la situation que, peut-être, Madame le Maire de Moulines évoquait, mais pas de la situation que nous connaissons. Alors je voulais simplement dire que parmi tous les objectifs qui sont énoncés, nous en partageons deux en particulier. Le premier, c'est la sécurité dans les bourgs actuellement traversés. Et le deuxième, c'est le fait de ne plus traverser ces bourgs. Alors, en ce qui concerne les bourgs traversés, Mignaloux-Beauvoir est bien dans ce cas-là. Nous, on enregistre un trafic de 19.000 véhicules par jour en 2017, d'après les données de la DREAL. Et on sait que la route nationale 147, elle, est saturée à 17.000 véhicules par jour. Donc, vous voyez en 2022 où l'on en est. Pour les poids lourds, on sait qu'en heure de pointe du soir, ils représentent jusqu'à 19% du trafic. Donc, c'est des centaines d'habitants autour de cet axe qui sont concernés par cet excès de trafic, cet excès de poids lourds, et les nuisances, évidemment, qui vont avec.

Elisabeth Lévêque : Je souhaitais quand même, sans focaliser évidemment le débat sur cette zone d'entrée dans Poitiers, souligner tout de même que ce n'est pas le même ordre de grandeur. En ce qui concerne la sécurité, on a aussi ce souci de la cohabitation, en traversée de Mignaloux-Beauvoir, de différents types de véhicules : des poids lourds, des véhicules légers et des bus, avec tous les risques que cela implique. Donc autant nous sommes en accord avec ces objectifs-là, autant nous souhaiterions que soient prise en compte notre préoccupation de déviation. Parce que quelle que soit l'issue de cette concertation, en ce qui nous concerne, il y a une urgence à ce que ces centaines d'habitants retrouvent un cadre de vie acceptable. Pour que l'autoroute atteigne son objectif et qu'il soit cohérent, il faut qu'elle dévie les bourgs. Et quand on regarde le projet d'autoroute aujourd'hui, on voit que le point d'arrivée de l'autoroute sur Poitiers n'est pas défini. On ne voit que les scénarios de la DREAL. On aimerait savoir ce qu'il s'est passé depuis 2006, date des premiers projets, et plus récemment, depuis 2019. Et savoir aussi quand des décisions seront prises et des choix seront faits sur ces sujet crucial pour nous.

Jean Veyrat : Merci madame Lévêque. Il y a deux points importants qui ont été soulevés. C'est la question déjà du trafic spécifique dans certaines parties de l'itinéraire. Et puis la question de l'interaction entre la déviation de Mignaloux, qui est un des projets inscrits au CPER, et le projet d'autoroute dans sa globalité. Monsieur Duzelier, pouvez-vous répondre sur ces deux points ?

Michel Duzelier : Alors sur les volumes de trafic, vous avez tout à fait raison. Ce que je vous ai présenté, ce sont des trafics moyennés entre Poitiers et Limoges. Et bien entendu, sur Poitiers, l'ordre de grandeur, c'est celui que vous avez dit. On est sur du 18 000 ou 19 000 véhicules par jour. Concernant la déviation de Mignaloux-Beauvoir et l'arrivée du projet autoroutier sur Poitiers, le Ministre, dans l'étude du projet autoroutier, a demandé, comme je vous l'ai précisé tout à l'heure, que les projets du CPER soient intégrés au projet autoroutier. Il est prévu que la déviation de Mignaloux, comme les trois autres projets sur la N 147, soit intégrée au projet autoroutier. Donc, de ce point de vue, elle est liée au projet autoroutier. Aujourd'hui, on n'est pas tant à regarder quel sera le tracé global, y compris sur les arrivées de Poitiers et de Limoges.

On est plutôt sur des questions d'opportunité et des notions de fuseau. Dans les études, ce qu'on a pris comme hypothèse, c'est la déviation la plus longue, pour maximaliser les investissements. Mais aujourd'hui, il n'y a aucun choix de tracé d'arrivée de l'autoroute sur Poitiers.

Un agriculteur : Bonsoir, je suis agriculteur à La Porcelaine, entre Lussac et Moulismes. Je pense que cette autoroute, c'est bien, mais ça va quand même nous couper nos terres. Parce que l'on parle des échangeurs, 8 échangeurs, mais qu'est-ce qu'il en est des ponts ? Est-ce qu'il y aura des ponts pour passer d'un côté et de l'autre de l'autoroute ? On n'en parle pas tellement. Et la petite route départementale, la D 52 ? Est-ce qu'elle va être coupée ?

Jean Veyrat : Merci. Monsieur Duzelier, vous pouvez répondre, mais peut-être que Monsieur Venteau, vous aurez quelques chose à ajouter ? Qu'est-ce qui est prévu concernant les impacts sur les chemins agricoles et les circulations agricoles ?

Bertrand Venteau : C'est ce que je disais tout à l'heure. On va avoir un impact sur nos exploitations si le projet va jusqu'au bout, et c'est bien la discussion qu'on doit avoir avec les services de l'Etat. Ce n'est peut être pas ce soir qu'on va répondre. En tout cas, il y a des choses qui sont prévues et d'autres à construire. Il y a eu d'autres projets autoroutiers. Vos inquiétudes sont légitimes. Nous avons les mêmes sur le territoire de la Haute-Vienne. Qu'est ce qui va se passer effectivement pour les passages animaux ? Quel impact il va y avoir sur les structures de nos exploitations ? Comment on va pouvoir aller récupérer le foncier ? Quelle sera la mobilisation de la SAFER ? Y aura-t-il une réactivation des commissions foncières locales ? Effectivement, il y a tout un tas d'inquiétudes qu'il faut lister. Et c'est le travail qu'on est en train de faire avec les services de l'Etat pour qu'il y ait le moins de problèmes possible sur nos exploitations et qu'on en sorte le mieux possible si ce projet se réalise, ce qui peut être souhaitable pour l'intérêt général.

Bertrand Venteau : Je partage vos inquiétudes, le monde agricole et les propriétaires fonciers et forestiers seront impactés et c'est effectivement à nous, chambres consulaires, de travailler avec les autres acteurs, la SAFER, les syndicats dans leur ensemble, et toute la composante du monde agricole, pour réduire au maximum le préjudice pour nos exploitations et que l'on s'en sorte le mieux possible. Cela passe effectivement par du remembrement, de la compensation... Il y a de vrais enjeux qu'on est en train de recenser pour que l'on soit le moins impactés possible et que l'on ait des structures qui, malgré tout, restent intéressantes pour la production agricole.

François Laurent : Bonjour, je suis François Laurent, propriétaire foncier à Persac. J'ai 65 ans, et je crois que ça fait 50 ans qu'on attend qu'il y ait quelque chose qui se passe sur cette route. Enfin, quelque chose bouge, et ce n'est pas une LGV qui n'aurait servi à rien ! Je m'aperçois d'une chose quand même : pour le contournement de Lussac, vous nous prévoyez une deux

fois une voie. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'autoroutes à deux fois une voie. C'était pareil avec la LGV : on nous avait prévu une voie unique. Pourquoi est-ce que sur notre territoire, on aurait que des projets comme ça, un peu bâtards ? Autrement, si ça pouvait se faire, le plus tôt les riverains seront informés du tracé du fuseau, le mieux ce sera.

Patrick Ferrer : Bonjour Mesdames et Messieurs, je suis Patrick Ferrer, président de l'Association Décape (Défense du cadre de vie, du patrimoine et de l'environnement de Mignaloux-Beauvoir). Merci tout d'abord pour ce débat qui est intéressant, riche, et qui permet l'expression directe de chacun d'entre nous. Deux remarques et une question. En définitive, le dossier est riche, mais il me semble incomplet. Puisque sur un tracé, vous le rappelez, Monsieur Duzelier, tout à l'heure, de 110 kilomètres à peu près pour la liaison Limoges-Poitiers, nous avons eu maintes fois l'occasion d'échanger sur les 15 derniers kilomètres de ce fuseau qui est le tronçon d'arrivée sur le Sud-Est de Poitiers. J'ai le souvenir qu'il y avait eu des centaines de contributions formulées à l'époque sur le site de la DREAL lors d'une concertation préalable, de nombreux débats publics animés qui avaient réuni des centaines de personnes, dont certaines ici présentes ce soir. Et je trouve dommage que toute cette richesse de réflexion et d'analyse territoriale ne soit pas intégrée dans le dossier, puisqu'on voit juste par une représentation graphique, ce que j'appelle la patte d'oie des six scénarii de la DREAL, qui arrive sur Poitiers sans autre précision. Donc, voilà, j'aurais aimé savoir où en était la synthèse de ces contributions de 2019 qui auraient pu enrichir le débat sur au moins ce tronçon de 15 kilomètres, puisque sur le site de la DREAL, encore cette semaine, il est indiqué que la synthèse de ces contributions de 2019 serait communiquée au grand public en 2020. C'était la première remarque. Par ailleurs, il y a également un autre élément. En 2020, lors des débats publics, il nous a été expliqué que pour compléter l'étude réalisée sur l'aménagement de l'entrée Sud-Est de Poitiers, qui est un des éléments du fuseau autoroutier aujourd'hui, il y aurait nécessité d'avoir une étude de mobilité réalisée par Grand Poitiers. En tant que président d'association, comme d'autres ici, j'ai participé en mars 2021 à une visioconférence au cours de laquelle les deux des vice-présidents de Grand Poitiers en charge des mobilités nous ont présenté les premières avancées de cette étude de mobilité. Ils avaient pris date avec nous en nous disant qu'à l'automne 2021, ils nous présenteraient les conclusions de cette étude de mobilité qui venait utilement compléter l'étude de la DREAL. On a été tous d'accord. A ce jour, et nous sommes en janvier 2022, nous avons une difficulté majeure, c'est qu'on nous demande de nous prononcer sur la pertinence, voire les aménagements concrets opérationnels, mais sur des tronçons pour certains d'entre eux qui ont déjà été étudiés de façon assez fouillée dans cette étude mobilité de Grand Poitiers. Qu'en est-il ? Il serait utile que cette partie-là du dossier puisse être intégrée à l'analyse globale du fuseau autoroutier, puisque ça concerne quand même, grosso modo, les 10-15 derniers kilomètres sur la partie entrées de Poitiers, c'est à dire 10% du tracé du projet autoroutier. Dernier point. Je voulais être certain de bien comprendre les choses, Monsieur Duzelier. Vous disiez tout à l'heure que le CPER avait indiqué que l'aménagement de l'entrée Sud-Est de Poitiers devait être intégré au projet autoroutier, si j'ai bien compris. Néanmoins, page 45 du dossier de 80 pages qui est sur votre site, il est indiqué que l'aménagement de l'entrée Sud-Est de Poitiers est indépendant du projet d'autoroute. Je voulais

juste m'assurer de la bonne compréhension de la chose. C'est indépendant ? Ce n'est pas indépendant ? On se doute qu'il faut qu'il y ait une connexion à un moment donné. Mais voilà, c'est juste pour avoir un éclairage sur cette question. Merci à vous.

Michel Duzelier : Avant de répondre à cette question, j'aimerais répondre tout d'abord à celle concernant Lussac. A Lussac, nous avons effectivement une deux fois une voie avec créneaux de dépassement. L'objectif, c'est que nos opérations du contrat de plan État-Région soient compatibles avec une mise à deux fois deux voies. Et dans le cadre du projet autoroutier, la déviation de Lussac sera mise à deux fois deux voies, sauf sur les grands viaducs. Mais sur les sections courantes, on aura deux fois deux voies.

Pour répondre à M. Ferrer, et je salue aussi toutes les associations, effectivement, il y a deux ans, on a mené une concertation sur l'entrée Sud-Est de Poitiers. Le bilan, effectivement, n'a pas été formalisé au sens où il n'a pas été signé par la préfète de département. Les études autoroutières étaient lancées, mais il y avait les élections municipales, bref un contexte qui n'a pas permis de formaliser le bilan. Pour autant, les enseignements qu'on peut en tirer, en deux mots, c'est le fait qu'il n'y avait pas eu de consensus sur aucun des scénarios qu'on avait présentés par rapport aux déviations de Mignaloux.

La deuxième chose, vous l'avez fort justement dit, c'est qu'il y avait un consensus en revanche pour avoir une approche multimodale sur tous les déplacements, ce qui a justifié que Grand Poitiers s'empare d'une étude de mobilité. Cette étude est en cours. Il convient à Grand Poitiers, le moment venu, de présenter les résultats. Mais cette étude est en cours.

Par rapport à la question des tracés, le sujet qui nous préoccupe à ce stade, je le répète, c'est la question de l'opportunité. Comment est-ce qu'on aménage la liaison Poitiers-Limoges ? Les questions concernant l'arrivée dans les villes, que ce soit à Limoges ou à Poitiers, trouveront des réponses dans un second temps. Aujourd'hui, on est encore sur des fuseaux, il n'y a pas de tracé précis, tant sur les arrivées que sur les axes.

Jean Veyrat : Merci, nous avons un participant en ligne qui souhaite poser une question, Monsieur Blondel, je crois.

Question en ligne : Monsieur Blondel : Oui, je vous remercie, mais je vous remercie aussi pour ce débat de concertation. Le premier thème de la concertation, c'est l'opportunité de ce projet autoroutier, avant même d'en voir le tracé et les problèmes particuliers de Mignaloux, Lussac, etc. Il est indéniable qu'il y a parfois des accidents, et souvent mortels sur cette route. Il est indéniable que le trajet est long entre Poitiers et Limoges. Je voudrais quand même relever un point, c'est que le trafic lui-même, le nombre de voitures et de camions qui utiliserait cette autoroute est assez modeste. On parle de quelque chose comme 5 000 voitures et 900 camions dans les estimations. Ne risque-t-on pas de réaliser une autoroute pour finalement un trafic très faible pour une autoroute ?

Jean Veyrat : Merci Monsieur Blondel. Monsieur Duzelier, pour répondre à Monsieur Blondel, est-ce que le trafic justifie un tel aménagement ?

Michel Duzelier : Le trafic, c'est un élément parmi d'autres. Pour le projet autoroutier, on l'a vu tout à l'heure, l'enjeu majeur, c'est l'efficacité des temps de parcours. Aujourd'hui, quand vous êtes sur la N 147, vous vous trouvez souvent bloqué derrière des poids lourds et on a des temps de trajet qui sont proches d'une heure trois quarts, si on regarde les deux extrémités du projet. Donc, on ne fait pas uniquement des autoroutes pour gérer le trafic, c'est un indicateur. Pour autant, le trafic sur l'autoroute projetée ne sera pas faible. On se retrouvera avec des trafics de l'ordre de 5400 à 6500 véhicules par jour, et surtout un pourcentage de poids lourds important, avec - je parle sous le contrôle des bureaux d'études - environ 15% du trafic capté par les poids lourds. Donc, une fois encore, ce n'est pas qu'une question de gestion du trafic. Plusieurs indicateurs, on le verra tout à l'heure, rentrent en ligne de compte.

Philippe Charpentier, maire honoraire de Montmorillon : Bonsoir, je suis Philippe Charpentier, maire honoraire de Montmorillon. Je suis heureux de vous accueillir à Montmorillon, qui est particulièrement concernée par ce projet. Je voulais réagir à ce petit dépliant qui a été distribué généreusement à tous nos concitoyens par la préfecture de Bordeaux. Je reprends les éléments qui sont dans ce dépliant. Comment se déplace-t-on entre Poitiers et Limoges ? Le document fait le constat de possibilités de déplacement qui sont limitées, et une vitesse de 60 km/h. Il n'est cependant pas fait mention des accidents. Vous en avez parlé tout à l'heure, mais il n'y a rien à ce sujet dans le dépliant. C'est quand même dommage.

Philippe Charpentier, maire honoraire de Montmorillon : Le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement avait approuvé dès 2002 un avant-projet de liaison Poitiers-Limoges en route express deux fois deux voies ciblant en priorité, dans la Vienne, les sections de Poitiers et Lussac, et dans la Haute-Vienne, Bellac et Limoges. Rien n'a été réalisé depuis.

Philippe Charpentier, maire honoraire de Montmorillon : Mon autre point, c'est qu'on ne trouve rien dans le dépliant sur l'itinéraire Poitiers-Nantes, dont on parlait il y a près de 50 ans. Il est réalisé pour l'instant jusqu'à Bressuire, mais il n'y a rien entre Bressuire et Poitiers.

Philippe Charpentier, maire honoraire de Montmorillon : On a eu en 2018 une étude de faisabilité pour une autoroute concédée entre Poitiers et Limoges. Et cette étude conclut, et c'est là ma surprise, à la faisabilité économique de réaliser le projet.

Philippe Charpentier, maire honoraire de Montmorillon : J'ai ici un courrier du président du département qui me dit, je le cite, que les habitants de la Vienne, avec ce projet, seraient

conduits à payer une seconde fois un équipement auquel ils ont déjà contribué pour les déviations de Lussac et de Fleuré. La mise à deux fois de voies, dit le président du conseil départemental, sans péage, de cet itinéraire fortement fréquenté, est la solution la plus rationnelle, la moins onéreuse, qui permet le développement de notre territoire dans des conditions financières acceptables. Je crois que ça touche un certain nombre d'habitants de la Vienne qui sont ici ce soir, de prendre en compte ce que dit le président du département.

Philippe Charpentier, maire honoraire de Montmorillon : Et puis, il y a eu en 2017 un rapport de Michel Delebarre indiquant que les navettes quotidiennes entre Lussac et Poitiers d'une part, Bellac et Limoges d'autre part, ne prendraient pas la future autoroute.

Philippe Charpentier, maire honoraire de Montmorillon : Et bien écoutez, on est dans la période des vœux, je vais en faire un ce soir. Je souhaite que le département de la Vienne soit entendu dans ses choix de raison, avec deux éléments que je rajouterai : que l'Etat apporte sa participation à la subvention d'équilibre qui est prévue dans le document (on m'a parlé de près de 200 millions) pour le contournement des bourgs de Mignaloux, Lhonnaizé, etc, en deux fois deux voies. Et mon deuxième souhait, c'est que l'Etat transfère le réseau national concerné aux départements qui ont manifesté leur volonté de prendre la maîtrise d'ouvrage. On nous annonce l'autoroute pour 2030, mais on peut faire aussi bien et aussi vite, finalement, en faisant les contournements prévus.

Jean Veyrat : Merci Monsieur. On va passer à la deuxième thématique : quelles sont les options pour répondre aux besoins de déplacement ? Là encore, je vais passer la parole à la DREAL pour lancer la discussion. Monsieur Duzelier, comment en est-on arrivé à ce scénario d'autoroute ?

Deuxième table ronde : "Quelles sont les options pour répondre aux besoins de déplacement ?"

Michel Duzelier : Alors, sur la diapositive, vous avez, synthétisées, les quatre principales étapes qui constituent une étude de mise en concession autoroutière. La première étape, c'est la question de savoir où se situe l'autoroute (beaucoup de personnes ce soir ont posé des questions sur le tracé). Cette étape consiste à analyser les enjeux environnementaux et humains dans un rayon de 2km5 de part et d'autre de l'axe de l'actuelle RN 147, et sur cette base identifier une zone de passage de moindre impact. Il s'agit d'éviter les zones sensibles d'un point de vue environnemental et humain. La deuxième étape vise à savoir comment on capte le plus de trafic, comment on optimise le trafic. Elle vise à étudier différents scénarios en faisant varier les vitesses de référence sur le nouvel axe, la localisation et le nombre

d'échangeurs, la localisation aussi des barrières de péage. Ensuite, une modélisation des trafics est faite de ces différents scénarios. Et on est arrivé à la conclusion, pour le projet qui nous concerne, qu'il n'était pas nécessaire d'intégrer la RN 145. Ça faisait partie des hypothèses de travail : savoir si une mise à deux fois deux voies de la RN 145 apportait quelque chose.

Il ressort des études que le trafic n'est pas impactant par rapport à la liaison Poitiers-Limoges. Il ressort aussi que le meilleur scénario, c'est une mise à deux fois deux voies intégrale de l'axe, avec une vitesse de référence de 130 km/heure, et l'optimisation se fait avec 8 échangeurs. Les études montrent aussi que, dès lors qu'on fait varier le montant du péage, on a une forte sensibilité à cette variation. La troisième étape vise à évaluer l'efficacité socio-économique du projet. Pour cela, on a fait varier le montant du péage, le traitement de certains ouvrages d'art, les limites de tonnage. Pour être tout à fait clair sur ce dernier point, on a fait varier le tonnage - 19 tonnes, 7 tonnes, 5 tonnes, etc - pour les interdictions aux poids lourds, qui ne pourront pas emprunter ce qu'on appelle l'itinéraire de substitution, qui correspond à l'actuelle RN 147. De toutes ces itérations, il ressort que l'optimisation est obtenue dès lors que on met en profil en travers les 11 ouvrages d'art, ce qu'on appelle les ouvrages d'art non courants et qui correspond à des viaducs, à deux fois une voie. On interdit l'accès sur l'itinéraire de substitution aux poids lourds de plus de 7 tonnes 5, et le coût du péage optimisé est de 13 centimes TTC pour les véhicules légers du kilomètre, et 20 centimes hors taxes pour les poids lourds (on en hors taxes pour les poids lourds parce que les transporteurs récupèrent la TVA). Ensuite, dernière étape, on regarde quels sont les leviers qu'on peut actionner pour faire varier le coût. On regarde si on a des coûts, des conditions économiques et de construction, qui sont favorables ou défavorables. On les augmente de plus ou moins 10%, plus ou moins 20%. On fait différents scénarios avec cette variation, et on fait varier aussi la valeur accordée au temps car tout le monde n'accorde pas la même valeur au temps de trajet. Est-ce que les gens sont prêts à payer pour prendre l'autoroute ou pas ? On a donc fait varier ces valeurs. Et on a fait aussi varier les possibles fraudes au respect des interdictions faites aux poids lourds. Il en ressort que les coûts d'investissement varient entre 800 millions et 1 milliard 2, et la subvention d'équilibre dont vous parliez varie en fourchette basse de 449 millions à 771 millions. Et enfin, on a une efficacité socio-économique qui varie entre + 380 millions et - 39 millions d'euros. J'y reviendrai après.

Jean Veyrat : Alors, qu'est-ce que ça donne concrètement comme projet, comme infrastructure ?

Michel Duzelier : Alors, à l'écran, vous avez l'image d'une autoroute et tout ce qu'offre cette infrastructure. Une autoroute, c'est avant tout une infrastructure qui offre un haut niveau de service. Du point de vue de la sécurité, l'autoroute est clôturée tout le long de l'itinéraire. Tous les kilomètres, en général, on a des ouvrages d'art qui permettent le rétablissement des voies. On a des échangeurs qui permettent des liaisons avec les routes du réseau secondaire, routes départementales ou communales. On rétablit aussi des continuités écologiques et faunistique avec des passages spécifiques. Dorénavant, sur les autoroutes, on a ce que l'on appelle des péages à flux libre, c'est à dire des péages qui utilisent les plaques minéralogiques. Vous n'avez

donc plus à vous arrêter à une barrière de péage. Cela réduit les bouchons et cela facilite le trajet. Dans tous les cas, cela le raccourcit. Et enfin, on a tout ce qui concerne les écrans acoustiques. Je passe sur les bassins de traitement des eaux. En termes d'exploitation, vous avez ce qu'on appelle les panneaux à messages variables, qui vous permettent d'avoir des informations en temps réel sur l'accidentologie, les temps de parcours, etc.

Michel Duzelier : Vous avez ici résumées toutes les caractéristiques du projet autoroutier. On a donc une deux fois deux voies intégrale de l'axe avec une vitesse de référence à 130. Vous voyez qu'est mentionnée l'intégration des opérations du CPER. On retrouve nos 8 échangeurs. On a aussi prévu des aires de repos et des aires de services qui sont situées au niveau de Lussac-les-Châteaux et Bellac. En termes de captation, ce qui est important de souligner, c'est que quand on fait tourner les modèles de trafic, on constate que l'autoroute capte plus de 53% des véhicules. Pour que ce soit clair, cela intègre la somme des trafics qu'il y a sur l'autoroute et sur l'ancienne RN 147. Quand vous faites le total, l'autoroute capte plus de 53% du trafic. Et ce qui est fort intéressant aussi, c'est que l'on a un taux de captation de plus de 70% pour les poids lourds. Le scénario optimisé c'est un budget d'un peu plus d'un milliard. La subvention d'équilibre, on l'a évoquée tout à l'heure. Et l'on aurait un péage estimé à 14 euros TTC pour les véhicules légers.

Jean Veyrat : Monsieur Duzelier, c'est peut-être l'occasion de répondre à la question posée juste avant à propos de Lussac-les-Châteaux. La voie sera-t-elle en deux fois une voie ou deux fois deux voies au niveau de Lussac-les-Châteaux ?

Les opérations du CPER seront intégrées en deux fois deux voies. Sur Lussac-les-Châteaux, donc, on aura deux fois deux voies en section courante, comme sur tout le linéaire, et de mémoire, on doit avoir deux ouvrages d'art (les deux viaducs) qui seront en deux fois une voie.

Jean Veyrat : Tout cela, c'est pour l'autoroute. Mais il y a aussi un scénario alternatif. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

Michel Duzelier : Dans l'hypothèse où le scénario autoroutier ne serait pas réalisé, nous avons envisagé un scénario alternatif, dans la mesure où les quatre ou cinq opérations du CPER ne répondent pas au niveau de service que peut exiger la liaison Poitiers-Limoges. Dans le principe, on serait sur un scénario sans péage. Comme pour le projet autoroutier, on intégrerait les opérations du contrat de plan État-Région, et l'hypothèse structurante de ce scénario, c'est-à-dire que si la puissance publique est capable de mettre 450 millions pour la subvention d'équilibre du projet autoroutier, alors on peut consacrer, s'il n'y a pas autoroute, le même financement à un scénario alternatif. Dans ce cadre financier de 450 millions d'euros, les sections prioritaires à aménager seraient celles où il y a le plus d'améliorations à attendre en termes de sécurité, de cadre de vie et de temps de parcours. Et il se trouve que ce sont celles qui sont sous influence des deux agglomérations de Poitiers et Limoges. Le projet prévoit donc la mise à deux fois deux voies entre Poitiers et Lussac-les-Châteaux, et entre Bellac et Limoges.

Alors, vous allez me dire, rien n'est prévu au niveau de Berneuil. Là aussi, c'est une question d'optimisation liée à ce facteur limitant de 450 millions d'euros. On aurait donc 6 kms qui resteraient en l'état au niveau de Berneuil. Il y a une certaine cohérence dans le scénario proposé, qui priorise les sections les plus chargées en termes de trafic. On aurait 32 kms de tracé neuf à deux fois deux voies.

Jean Veyrat : En termes de temps de trajet, quel effet dans un cas ou dans l'autre ?

Michel Duzelier : Vous avez ici les temps de trajet : une heure 44 actuellement. Si on fait les opérations du CPER, on gagne un peu plus d'une dizaine de minutes et on passe à une heure 30. Avec le scénario alternatif, on gagne encore 10 minutes et on arrive à une heure 20. Mais on voit qu'avec l'autoroute, le temps de parcours, avec un gain de 50 minutes, est quasiment divisé par deux : on tombe à 53 minutes.

Jean Veyrat : Monsieur Briche, je me tourne vers vous. Forcément, quand on parle d'une autoroute payante qui va plus vite ou d'une route à deux fois deux voies sans péage, on imagine que pour un transporteur, ce sont des questions qui sont essentielles. Qu'est ce que cela change pour votre activité ?

Eric Briche : Une autoroute payante pour nous, ça peut être aussi un gain de temps, moins de consommations, et une économie globale. Alors, est-ce que les transports Briche prendront l'autoroute Poitiers-Limoges pour aller à Nantes ? Aujourd'hui, on passe souvent par Niort, car l'itinéraire est plus sécurisant que par Poitiers. Et pour aller au Mans, on passe par Châteauroux-Tours qui est également plus sécurisant que par Poitiers. Donc demain, s'il y a une autoroute pour aller à Nantes ou aller au Mans, on passera bien sûr par Poitiers parce que c'est le chemin le plus droit.

Jean Veyrat : Merci. C'est très clair. Mme Tabuteau, pour vos administrés, là aussi se pose une question : est-ce qu'on veut aller plus vite ? Est ce qu'on veut aller un peu moins vite, mais à moindre coût ? Du point de vue des administrés d'une commune qui se trouve, on l'a vu, quasiment en plein milieu de l'axe Poitiers-Limoges, comment voit-on les choses ?

Nathalie Tabuteau : Alors, je dirais que ma vision est micro, car centrée sur la commune de Moulismes. Mon regard serait peut-être différent si j'avais une vision macro du projet. S'il y avait un projet autoroutier, il y aurait là encore des effets positifs et des effets négatifs. Le premier effet positif, évidemment, ce serait la sécurité, puisque l'autoroute capterait 70 pour cent des poids lourds et 52% des véhicules légers. Il y aurait également moins de nuisances sonores, moins de charges communales et des temps de parcours plus rapides, effectivement, vers les agglomérations, si les administrés acceptaient de payer pour aller vers lesdites agglomérations.

Cela donnerait aussi un trafic plus fluide à l'intérieur du bourg, et donc plus sécuritaire. En revanche, c'est beaucoup dépendant des échangeurs pour la commune, puisque s'il y a un échangeur, ça pourrait effectivement faire un développement commercial et économique qui amènerait la visibilité de la commune et éventuellement de l'expansion de l'habitat. Mais là, je pose la question de la compatibilité avec le SRADDET, puisque lorsque vous disiez tout à l'heure, Monsieur Ventaux qu'il faudra récupérer le foncier qui sera perdu au niveau agricole, qu'en est-il si, en plus, on ouvre les terres au développement urbain en plus de la récupération sur les terres agricoles, quand on sait que le SRADDET, et donc la loi actuelle préconise justement de diminuer la consommation agricole ? Après, il y aura aussi des effets négatifs pour les habitants, c'est à dire que si on n'a pas d'échangeur proche de la commune de Moulismes, la commune deviendra anonyme, comme beaucoup de communes du secteur.

L'activité commerciale et économique sera en berne. Les recettes seront redirigées vers les concessionnaires. On aura une liaison encore plus longue vers les agglomérations, puisqu'il nous faudra repasser par la traversée des bourgs de Lussac-les-châteaux, de Fleuré, puisqu'on aura perdu les déviations actuelles, sauf à accepter de payer les 14 euros aller-retour si on décide d'aller sur Poitiers. On aura une emprise foncière très importante, avec une artificialisation des sols qui, je vous le rappelle, est de 800 hectares sur le projet, et donc une frontière qui tailladerait la commune. J'ose espérer que si le projet s'effectuait, on aurait l'intelligence d'utiliser quand même les études qui avaient été faites à l'époque sur l'ancienne LGV, ce serait toujours ça de gagné. Mais toujours est-il que ça créerait une énorme frontière, et comment est-ce que je le justifierais auprès des agriculteurs de ma commune ? J'ai quand même, il faut le savoir, refusé cette année deux permis de construire à un même couple de jeunes agriculteurs, simplement parce qu'ils voulaient construire leur maison. En tant qu'agriculteurs, ils devraient avoir le droit de le faire sur une terre agricole, sauf qu'elle n'était pas urbanisable, cette terre. On aurait aussi une destruction, évidemment, des paysages bocagers, s'il y avait la construction de cette autoroute. Sans parler aussi de la pollution qui resterait là, au niveau des gaz. Après, la mobilité, c'est l'affaire de tous. Elle touche particulièrement les personnes âgées en insertion et les jeunes. Donc, effectivement, il faut la réinventer cette mobilité et pallier à la dépendance de mobilité, c'est surtout ça. Les habitants vont rechercher évidemment la sécurité des déplacements. La route actuelle, c'est une route qui est anxiogène. Moi, je ne parlerai pas de tant de vitesse, parce que sinon, je vous inviterai à lire L'homme pressé de Paul Morand, qui disait : que de temps perdu à gagner du temps ! Donc, en fait, moi, je pense qu'il faut réfléchir à un partage de la voie entre ceux qui ne peuvent ou ne veulent que rouler lentement, tels que les agriculteurs, les poids lourds qui de toute façon ne sont pas autorisés à rouler vite, les deux roues, et puis tous les autres, en évitant l'accidentologie et en travaillant donc effectivement sur le scénario alternatif, avec des créneaux de dépassement. Et prévoir aussi des voies de déplacement gratuites. Ce serait un gage d'équité pour tous.

Jean Veyrat : Merci Madame Tabuteau. Avant de passer aux questions du public, il y a un dernier point que l'on n'a pas vu sur la comparaison des deux scénarios, c'est celui du calendrier

de réalisation. C'est aussi un aspect important. Il y a déjà quelques dates qui ont été données. Monsieur Duzelier, nous vous écoutons.

Michel Duzelier : Oui, alors, en termes de planning prévisionnel, on est aujourd'hui dans la phase de concertation. A la mi-2022, il y aura la décision du Ministre sur l'opportunité ou non de poursuivre les études sur le projet autoroutier. Les procédures, jusqu'à 2025, jusqu'à la déclaration d'utilité publique, seront portées par l'Etat. Si on fait le scénario autoroutier, on aura des appels d'offres pour sélectionner le concessionnaire et le concessionnaire aura la charge à la fois des études et des travaux. Et si c'est le scénario alternatif qui est retenu, c'est toujours l'Etat qui lancera les appels d'offres, mais nous serons maîtres d'ouvrage pour les études et les travaux. La différence, vous le voyez aussi, c'est qu'avec le scénario autoroutier, on est sur un horizon 2030 pour la mise en service, alors que pour le scénario alternatif, on est sur 2035.

Jean Veyrat : Merci, nous allons maintenant passer aux questions du public.

Yves Jean : Bonsoir, Yves Jean, ancien président de l'Université de Poitiers, et j'ai été maire pendant 19 ans. Je suis, comme Philippe, maire honoraire. Mais je ne vais pas faire comme Philippe, tourner dans tous les sens, parce qu'autrement, vous allez être en difficulté. Merci pour l'organisation de cette première réunion. J'ai été un peu surpris de ne pas trouver dans le dossier de la DREAL, de façon plus détaillée, les travaux de l'INSEE concernant les flux et les mobilités. Vous le savez, et c'est la proposition du scénario alternatif, quand on regarde les bassins d'emploi et les aires d'attraction de Poitiers et de Limoges, Poitiers draine des salariés jusqu'à Lussac-Montmorillon, et Limoges draine des salariés jusqu'à Bellac. Et donc Bellac va vers Limoges et Montmorillon-Lussac va vers Poitiers. Vous évoquez à juste titre la périurbanisation dans votre dossier. Qu'est ce que l'on sait de la périurbanisation (je suis professeur émérite de géographie) ? On sait que les chirurgiens du CHU habitent à Saint-Benoît, et puis que ceux qui ont des petits salaires, qui travaillent aussi à CHU, habitent dans le Lussacois, dans le Montmorillonnais. C'est-à-dire que l'on est en présence de salariés qui travaillent au CHU, à l'Université de Poitiers, dans les entreprises du bassin de Grand Poitiers, qui ont de faibles salaires, et des coûts de transport déjà très élevés. Si on ajoute à cela le coût de l'autoroute, ils seront dans l'incapacité financière, du fait de la dégradation actuelle du pouvoir d'achat, de payer à chaque fois, pour Lussac-Poitiers, grosso modo 5 euros, ce qui fait 150 euros par mois. C'est plus d'un smic sur l'année. Et ces salariés seront dans l'impossibilité d'utiliser l'autoroute. Et donc, qu'est ce qu'ils vont faire ? Ce que dit Philippe Charpentier est vrai : le département de la Vienne sera obligé d'aménager et de réaménager la route nationale 147, qui sera devenue une route départementale. Et ces gens qui n'auront pas les moyens de payer les péages prendront des petites routes, ils surchargeront ces petites routes et leurs temps de transport seront encore plus élevés. C'est-à-dire que l'autoroute entraîne une aggravation des inégalités sociales et des difficultés croissantes pour ce territoire. Et la solution, c'est effectivement d'avoir entre Lussac et Poitiers une quatre voies, d'avoir une quatre voies entre Bellac et Limoges, et des zones de dépassement entre les deux. Et puis, j'ai envie de dire,

si l'Etat est prêt à mettre 770 millions dans le scénario autoroutier, à ce moment-là, il met 770 millions et on fait une quatre voies sur l'ensemble du tracé. Mais très honnêtement, le choix de l'autoroute concerne quelques entreprises, je dis bien quelques entreprises, car les plombiers, électriciens ou maçons qui sont sur Lussac ou sur Verrières, ils vont travailler à Poitiers. Ils ne vont jamais travailler à Limoges. Donc, les zones d'attraction, il faut les prendre au sérieux, car ce sont elles qui, à mon avis, devraient être déterminante dans ce choix. Et je pense que le scénario alternatif, qui est sous-représenté dans ce dossier, devrait être beaucoup plus pris au sérieux.

Jean Veyrat : Merci. Monsieur Massy, je reviens vers vous.

Pierre Massy : Je vais me lever pour l'occasion. Je veux d'abord rappeler que ce scénario alternatif est en réalité la solution qui prévaut depuis 1954, date du premier courrier retrouvé par l'Automobile Club de Limoges, évoquant l'aménagement à deux fois deux voies de cette route entre Limoges et Poitiers. Je veux rassurer tout le monde ici. Si toutefois l'autoroute devenait autoroute, ce que nous pouvons nous souhaiter de meilleur, la Nationale 147 actuelle, peut être devenue départementale, existera toujours, débarrassée de 70% de ses poids lourds et d'a minima 50% de ses voitures. Donc, pour ce qui est du coût d'usage des gens qui habitent ici, et bien ils auront le même temps de trajet pour aller, s'ils le souhaitent, de Lussac à Poitiers, et de Lussac à Limoges. Parce que des gens aussi vont de la Vienne vers la Haute-Vienne. Ma mère a fait ses études à Poitiers et elle venait du sud de la Haute-Vienne. La route qu'elle empruntait (elle est née en 1945) est exactement la même que celle qui prévaut aujourd'hui, à l'exception du contournement de Fleuré. Alors je voulais rassurer tout le monde, parce qu'on a l'impression que si l'autoroute existe, la Nationale 147 disparaîtrait. Je rappelle aussi que ces routes nationales sont extrêmement bien construites. Les chaussées y sont épaisses, elles ne s'usent pas rapidement, et les gens qui souhaiteront l'emprunter pourront l'emprunter à un rythme, à une vitesse tout à fait normale, mais je le répète, débarrassée de ces dangers.

Pour ce qui est des villages qui n'auront plus, ou qui n'auraient plus le passage intense des voitures et des camions, la problématique s'est posée rigoureusement de la même manière dans les années 80 et 90, quand l'autoroute A20 a été construite et quand un certain nombre d'autoroutes ont été construites un peu partout en France. On a créé les Villages Etapes. Le siège de Villages Etapes est à Limoges. Et il se trouve que Villages Etapes continue encore aujourd'hui de vivre. Le village de Bessines, en Haute-Vienne, la ville de Béziers, Magnac-Bourg et un certain nombre de villes tout au long de la Nationale 20 font toujours partie du réseau Villages Etapes, qui fonctionne très bien. Dans le village de Magnac-Bourg que je connais bien, ou celui de Bessines, il y a de nombreux restaurants, il y a de nombreux supermarchés, des épiceries. Les gens sortent de l'autoroute, vont à Magnac-Bourg, vont à Bessines. Tout cela sous le label Villages Etapes. Donc, là encore, ne craignez pas, Madame le Maire, que le village de Moulismes serait abandonné avec une autoroute. Bellac est, je crois, Village Etape. Je ne pense pas dire de bêtises en disant cela. Les gens qui passent sur la déviation de Bellac ont tout loisir de s'y arrêter.

Je voulais dire aussi que le passage au free flow (on ne s'arrêtera plus à une barrière de péage mais on passera sous des portiques avec lecture des plaques minéralogiques), est quelque chose d'extrêmement important. Ça peut paraître intrusif, mais ça a un avantage majeur, et je parle sous le contrôle de Bertrand Ventaux et des agriculteurs présents ici, c'est du foncier en moins pour construire des zones de péage.

Tous autant que nous sommes ici, favorables ou non à l'autoroute, je suis sûr que quand on est habitant de la Vienne et qu'on souhaite aller à Bordeaux, et bien on prend l'Autoroute 10 ou la Nationale 10. Quand on veut aller à Paris, on prend l'autoroute 10, c'est une évidence, on passe donc par ces barrières de péage absolument gigantesques, extrêmement consommatrices de foncier. Et cette technologie, qui sera expérimentée pour la première fois sur l'autoroute A 79 entre Montluçon et la fameuse RCEA, cette technologie permet une réduction extrêmement sensible des surfaces consommées pour construire ces anciennes barrières de péage.

On a tous pris l'autoroute et on est tous passés au sud de Paris sur la barrière de péage qui est absolument gigantesque. Ce sont des hectares et des hectares consommés. Ça ne sera plus le cas.

Concernant l'alternative, ou la fameuse alternative, je veux juste faire quelques remarques. On parle pour le scénario autoroutier d'une mise en service potentielle en 2030. Ça me paraît tout à fait cohérent et logique. Sur le deuxième scénario, dit alternatif, je le redis, entre 1960 et 2022, il n'y a eu que 8 kms d'aménagements autoroutiers et rien d'autre. Comment peut-on imaginer que dans un temps aussi court, et pour cinq années de plus, on arrive à faire ce que nous n'avons pas été capables de construire en 50 ou 60 ans ?

Moi, je suis chef d'entreprise, je suis citoyen, j'utilise les routes, les autoroutes, et je ne suis pas un fervent payeur d'autoroutes. L'autoroute A20 derrière chez moi, à Limoges, est gratuite, j'en suis très heureux. Mais quand je vais me balader, je paye l'autoroute partout. Et je fais comme vous, comme nous tous ici, on ne regarde pas, à quelques exceptions près, où on va en fonction du péage. On utilise avant tout une autoroute parce qu'elle est sécurisée. Je vous ai rappelé tout à l'heure les fameux 33 morts. J'imagine que depuis 2012, si l'autoroute avait été aménagée, quelle que soit la manière, on aurait sans doute épargné une partie de ces gens.

Pour revenir à la construction en 15 ans, je ne vois pas comment, en 15 ans, on peut penser que l'on se sera mis d'accord. Je vous rappelle qu'à la sortie de Limoges, 6 km sont prévus. Le financement était accordé, il a glissé et est finalement arrivé à Lussac. On recherche du financement. La concession a le mérite, avec une partie d'argent amenée par l'Etat et les collectivités territoriales, mais évidemment, pour une très grande partie (plus des deux tiers) par la concession, d'aller vite. Donc, sur ce sujet du timing, je crois que 2035, c'est faire rêver les gens et je pense qu'intellectuellement, ce n'est pas très raisonnable.

Je ne vais pas aller beaucoup plus loin. Mais j'espère aussi que dans les achats de foncier, je pense en particulier à Lussac, où on va construire dans le cadre du contrat de plan Etat-Région une deux fois une voie qui sera aménageable en deux fois deux voies, j'espère que le foncier qui va être acquis dans les prochains jours sera prévu en deux fois deux voies. Et que nous ne serons pas obligés, si l'autoroute à 147 voit le jour, d'aller refaire des opérations d'achat d'emprise. Parce que là, on se compliquerait très sérieusement la tâche.

Enfin, je veux juste dire une petite chose, dans le scénario alternatif, je trouve un peu facile de balayer d'un coup de plume la partie centrale de la liaison. Monsieur, tout à l'heure, vous avez dit : les gens de Lussac vont à Poitiers, les gens de Bellac vont à Limoges. C'est un peu court. Relier Limoges et Poitiers, c'est faire ce qu'on a fait avec toutes les autres villes de France. Et remarquez bien que même Bordeaux et Lyon, qui sont très loin l'une de l'autre, sont réunies par des autoroutes. En faisant cela, on va créer un bassin économique dans un rayon d'une centaine de kilomètres. Des gens de Limoges pourront aller aisément à Poitiers et inversement. Des gens qui aujourd'hui habitent à Lussac et vont à Poitiers plus facilement, pourraient aussi venir à Limoges. Et puis, d'autre part, je trouve un peu trop simple quand même de négliger totalement la partie entre Bellac et Lussac. Au prétexte de quoi ? Pourquoi ? Je trouve un peu court quand même de laisser dans son jus cette route entre Lussac et Bellac et de dire que définitivement, il n'y aurait aucun intérêt à vouloir relier de manière sécurisée et rapide Poitiers et Limoges. Et donc cette solution alternative, c'est une espèce d'ersatz, dramatique, catastrophique, qui ne règle en rien le problème de l'accidentologie, et qui en termes économiques en plus, est totalement aberrante.

Vincent Jalby, 1er adjoint au maire de Limoges : Bonsoir à tous. Vincent Jalby, 1er adjoint de la Ville de Limoges. Tout d'abord, je voudrais signaler que je suis vraiment ravi que cette discussion, ce débat ait pu commencer ici. C'est important de montrer que c'est vraiment un projet qui ne concerne pas que deux grandes villes, mais tout notre territoire. Je me méfie toujours un petit peu des avis extrêmes, surtout au début d'une consultation comme ça, des avis trop tranchés. Je pense que la vérité est toujours un petit peu plus compliquée, un petit peu plus subtile. Ceci dit, lorsqu'on regarde notre réalité, et bien entendu, je parle pour le territoire de Limoges, le problème, c'est que nous ne sommes pas reliés à Poitiers. Le problème n'est pas de savoir si Lussac va pouvoir aller travailler à Poitiers ou si Bellac va pouvoir aller travailler à Limoges. Je ne pense pas que ce soit l'objet d'une autoroute de cette nature-là. La question, véritablement, est de savoir si Limoges est rattachée à Poitiers, si Limoges est rattachée à la façade ouest de la France. Et aujourd'hui, ce n'est pas le cas. Lorsque nous recevons des entreprises, lorsque nous essayons de faire venir des entreprises, des industriels, ils nous disent tous : oui, mais comment fait-on pour aller à Poitiers ? Comment fait-on pour aller dans l'Ouest ? Comment fait-on pour aller à Nantes ? Actuellement, pour aller à Nantes, la meilleure solution, c'est de passer par Niort. Mais ça va quand on part en vacances, pas quand on souhaite véritablement installer une activité. On l'a vu durant le confinement : on a un besoin de réindustrialisation de nos territoires, un besoin de production, et de pouvoir exporter nos productions locales en circuit court. Cela veut dire : aller facilement jusqu'à Poitiers et même un peu au-delà. Et également de pouvoir récupérer aussi des productions qui sont sur nos territoires. Aujourd'hui, ce n'est pas possible. Au-delà de ça, l'image que l'on a est celle d'une carte autoroutière complètement boiteuse. Nous pouvons aller à Toulouse ou à Châteauroux, mais Limoges, préfecture de la Haute-Vienne, Poitiers, préfecture de la Vienne sont les deux rares préfectures à ne pas être reliées par des voies de communication adaptées. Alors, on évoque le train, on évoque la route... Je ne suis pas Limougeaud d'origine, je suis arrivé en 1993. Depuis 1993, la liaison Limoges-Poitiers, j'en entends parler, ça fait presque 30 ans

maintenant que j'en entends parler, je vais prendre ma retraite d'ici une dizaine d'années, et je me dis que finalement, on n'a toujours pas avancé. Là, j'ai une lueur d'espoir que, peut être, il va se passer quelque chose. Mais l'idée, de nouveau, ce n'est pas juste de faire un contournement ou de favoriser une partie de la population. L'idée, c'est véritablement de réinscrire ce territoire dans un bassin d'emploi élargi.

Il y a un point qui n'a pas été évoqué, c'est les universités. Ce qui fait la richesse de nos deux villes, de nos deux préfectures, c'est la présence d'universités face aux mastodontes bordelais que vous connaissez tous. Aujourd'hui, ces universités ont de plus en plus de mal à travailler ensemble parce que les voies de communication sont compliquées. Cette liaison autoroutière permettrait de rapprocher ces universités. Je vous rappelle que nous avons des formations en commun. Nous avons des laboratoires en commun, dont une branche se trouve à l'université de Poitiers. Il est indispensable de pouvoir créer une dynamique. Des efforts sont faits pour que des projets puissent se mettre en place, mais la durée des trajets entre les deux communes, entre les deux préfectures, rend les choses vraiment très compliquées. J'espère que le débat pourra s'enrichir parce que l'idée n'est pas d'être d'un côté ou de l'autre. L'idée, c'est de trouver la bonne solution, celle qui fait avancer et qui permet de convaincre aussi nos concitoyens, puisque de toute façon, il faudra convaincre.

Jean Veyrat : Merci, je récapitule un peu les questions dans les points qu'a soulevés Monsieur Massy. Il y avait certains points qui étaient très précis, notamment la question de l'emprise au niveau de la déviation de Lussac. Une réponse déjà sur ce point ?

Michel Duzelier : Oui, alors, dans le cadre la déviation de Lussac pour les acquisitions foncières, on acquiert une emprise à deux fois deux voies. Donc on peut rassurer Monsieur Massy sur ce point-là. Vous pouvez reprocher à l'Etat peut être d'être réaliste sur le planning du scénario autoroutier et pas l'être sur le scénario alternatif. On a appliqué le principe de réalité pour les deux, c'est-à-dire que le scénario alternatif suppose effectivement la capacité financière de 450 millions. Ce n'est pas un échelonnement comme on peut le connaître, comme on l'a connu dans certaines années. Ça suppose effectivement une capacité financière à apporter par la puissance publique de 450 millions. Et 2035, sous cette hypothèse, est réaliste. Par rapport au fait qu'on n'aménagerait pas entre Lussac et Bellac, comme je l'ai dit tout à l'heure, le facteur limitant étant toujours ces fameux 450 millions, le montant de la subvention d'équilibre, il a fallu prioriser les sections à enjeux. Or, les sections les plus prioritaires à enjeux, c'est celle que Monsieur à dit. D'un point de vue, on va dire diagnostic, c'est celles qui sont sous influence des deux agglomérations de Poitiers et Limoges. C'est pour ça que le scénario alternatif, principalement, prévoit la mise à deux fois deux voies entre Lussac et Poitiers et entre Bellac et Limoges.

Jean Veyrat : Sur la question de Monsieur, premier adjoint au maire de Limoges. Ce point sur l'attractivité, c'est exactement le point, Monsieur de Lastic Saint-Jal, qu'on avait prévu de traiter

un peu après. Est-ce que je peux me permettre de vous solliciter pour pour répondre sur ce sujet, puisque c'est le point sur lequel on avait prévu de parler dans quelques minutes ?

Charles de Lastic Saint-Jal : Bien sûr. Alors, je crois que, en effet, il faut se poser la question de l'effet de l'autoroute sur les entreprises. Et vous parlez des entreprises industrielles. Je pense que c'est pour elles que l'effet est le plus important. Alors, il y a deux choses. Il y a l'effet sur les entreprises déjà existantes et il y en a beaucoup, notamment à Limoges : vous avez des grandes entreprises, Schneider, Legrand, etc. Et l'autre effet, c'est l'attractivité et la capacité à attirer de nouvelles entreprises, dans cette optique de relocalisation dont vous parliez. Les gains d'accessibilité, ils ont évidemment des effets bénéfiques. On a parlé du bassin d'emploi élargi, de la facilité du coup de recrutement. Je pense que c'est un effet essentiel qu'il ne faut pas sous-estimer pour ces industriels. Ensuite, il y a quand même un effet coût. Alors, en effet, quand on veut exporter ses produits sur la façade atlantique et que son coût de revient intègre 5 à 10% d'un coût de transport, avoir une variation significative du coût, ça peut jouer et ça peut faire varier la marge finale de manière importante. On peut franchement faire varier une marge de 10 à 15% avec une liaison autoroutière. Donc, ce n'est pas le seul élément, mais c'est un élément important.

Puis, il y a des coûts indirects, évidemment, puisque plus on est relié, plus on peut fonctionner en flux tendu, éviter les immobilisations qui font perdre de l'argent. Donc ça, c'est pour les gains d'accessibilité. Après, au-delà de ces gains très concrets, il y a vraiment la question de la visibilité. Quand on parle à un client étranger, le fait d'être positionné sur la carte, de pouvoir facilement accueillir même son client est absolument essentiel. Ensuite, dans le cas particulier d'une nouvelle implantation, de ces fameuses relocalisations, je crois que ce que j'observe, c'est qu'évidemment, le réseau autoroutier est essentiel. On a dans la région une vingtaine de nouvelles usines en gros cette année. D'une certaine taille, je ne parle pas forcément des petits ateliers. Je crois qu'il y en a peut-être une ou deux qui ne sont pas près d'une autoroute. Et encore, elles sont à 20 ou 30 kilomètres. Donc aujourd'hui, c'est un élément qui est nécessaire pour une nouvelle implantation. Il n'est pas suffisant. Et ça me mène au dernier point. C'est qu'il ne faut pas s'attendre à ce que toute commune à proximité de l'autoroute voie des grandes entreprises venir, parce qu'en gros, elles pourront venir s'il y a du foncier industriel disponible. S'il y a des financements, aussi. Ça revient sur le thème du foncier et du SRADDET évidemment. Et donc, en résumé, pour les industriels, ça aura aussi un effet de polarisation. C'est-à-dire que les zones qui ont du potentiel comme Limoges et son agglomération vont clairement bénéficier et voir un effet catalytique de l'autoroute. En revanche, celles qui sont pas sous l'autoroute, c'est sûr qu'elles n'accueilleront plus jamais de grandes entreprises. Elles n'en auraient probablement pas accueilli, sinon. Dernier effet sur ces aspects économiques. Il y a quand même une mise en concurrence élargie quand on est relié, c'est-à-dire que des entreprises de biens et de services qui étaient sur Limoges, par exemple, vont quand même être mises en concurrence avec des entreprises de Poitiers. Donc ça, ça se prépare quand même. Le fait de passer d'une heure 50 à 50 minutes, il y a quand même des choses qu'on sous-estime dans l'augmentation de l'aire d'attractivité, justement, et en particulier pour les commerces. Ce qu'on observe quand même sur d'autres tronçons autoroutiers, en particulier dans le centre de la France, la A75 ou la A89, c'est que l'autoroute a beaucoup profité aux grandes surfaces. Puisque, évidemment, les ménages auront plus facilement envie d'aller dans ces grandes surfaces et en supermarché que le commerce de proximité. Ça, c'est évidemment un élément

aussi à prendre en compte d'un point de vue du développement économique le long de l'autoroute.

Jean Veyrat : On m'a fait signe pour quatre questions, donc je vais les prendre dans l'ordre. Et puis n'oubliez pas pendant ce temps, vous savez que vous pouvez toujours flasher les QR codes pour poser des questions par écrit si c'est un peu long. Je fais au plus vite, et puis je vous demande donc de faire des interventions assez concises tout en restant argumentées. Monsieur, c'est à vous.

Guillaume de Russé : Mon intervention ne sera pas concise, les élus qui sont ici le savent. Non, mais j'ai des choses à dire au nom du département de la Vienne et je voudrais rappeler qu'effectivement, cette voie entre Poitiers et Limoges est une voie importante pour rapprocher les deux capitales. C'est un point important. Le deuxième point, c'est de désenclaver nos territoires. J'enfonce une porte ouverte en disant tout cela, mais je voudrais vous dire que le département avait commencé à travailler sur le scénario alternatif, puisque lorsqu'on a parlé du CPER en 2015, si ma mémoire est bonne, le département a dit : nous, nous mettons 37 millions sur la table. 35 millions sur Lussac et 2 millions sur l'entrée de Poitiers. Cela pour booster l'État et d'autres collectivités pour faire cette déviation de Lussac-les-Châteaux. On n'a pas regretté de le faire, sauf que, l'État nous a dit quelques mois après : Lussac les châteaux, ça va coûter beaucoup plus cher que ce qui était prévu, et donc on ne va pas faire un pont à quatre voies, mais on va faire un pont à deux voies. À l'époque, on s'est dit : on va se retirer. Et puis on a dit : on ne peut pas faire ça, parce que si on se retire, c'est nous le vilain petit canard. On va tout bloquer. Donc on va accepter qu'il y ait deux voies sur la Vienne. En fait, il y a deux viaducs, et néanmoins, nous demandons aux services de l'État de faire en sorte que l'emprise soit prévue pour quatre voies, de façon à ce qu'à moyen ou long terme, nous puissions passer à quatre voies. C'est ce qui a été fait, c'est ce que vous avez rappelé très justement tout à l'heure. Et puis, l'année dernière je crois, l'Etat nous a dit : le coût global n'est pas du tout celui qu'on avait prévu, de l'ordre de 90 millions, mais il va falloir rajouter 50% du coût. C'est-à-dire que le département doit mettre 18 millions de plus sur ce contournement de Lussac-les-Châteaux. On a dit oui, qu'est-ce que vous voulez faire d'autre ? Et on a même dit aux services de l'État : ce n'est pas pour autant qu'il ne faut pas commencer à réfléchir sur un contournement à Lhonnaizé. Et puis sur ces entrefaites, il est arrivé cette idée d'autoroute. Alors, on s'est demandé si ce n'était pas une façon de noyer le poisson, en définitive. Et depuis 65 ans. Et donc, on a dit, et ce soir, nous sommes là pour ça, on a dit : il faut qu'on étudie les deux alternatives. Ce serait complètement idiot de rejeter une alternative, quelle qu'elle soit, au prétexte qu'on a forcément raison. Donc, nous sommes là également pour entendre et écouter cette possibilité d'autoroute. Avec l'inconvénient que nous avons en tête, le premier, c'est qu'une autoroute ne désenclave pas véritablement le territoire, mais là, il y a une réponse tout à fait positive puisqu'on propose 8 sorties sur l'itinéraire. Alors que sur une autoroute classique, on a une sortie tous les 30 kms à peu près. Donc ça, c'est une bonne chose. Le deuxième point qui nous ennuie depuis très longtemps, c'est le péage. Il faut dire les choses comme elles sont, c'est le principal point qui nous préoccupe. C'est que le département va participer de façon non négligeable à ces infrastructures, quelles qu'elles soient, que ce soit une deux fois deux voies

ou une autoroute. Et c'est l'argent de nos contribuables. Et nos contribuables, ils paieront une deuxième fois sur le péage. Donc, là, si cette autoroute se fait, il faudra qu'on trouve une solution pour rabaisser ce coût pour notre population. L'autre point, qui n'est pas clair, c'est qu'on parle de subvention d'équilibre. Alors, la subvention d'équilibre, il faut savoir qui la paye. Parce que, je ne veux pas être désagréable, madame la préfète, monsieur le sous-préfet, mais bien souvent, l'État, dit : il faut qu'on fasse telle chose et telle chose, et puis ce sont les collectivités territoriales qui vont payer. Alors moi, je veux savoir, dans le principe de l'autoroute, quel est le montant... enfin, ça on le sait à peu près, mais surtout qui va financer ce montant d'équilibre. Le point positif de l'autoroute, c'est qu'effectivement, s'il y a une concession (parce qu'aujourd'hui, il faut trouver un concessionnaire quand même...), s'il y a une concession, en principe, effectivement, les travaux iront beaucoup plus vite. Et nous aurons un itinéraire plus rapide. Et ça, c'est un point non négligeable, je le reconnais. Donc, aujourd'hui, la position du département est la suivante : le département est ouvert à toutes les solutions, en considérant que la porte n'est pas fermée pour l'autoroute. Mais il faut que les services de l'État continuent quand même à travailler sur cette solution alternative, parce que si on n'a pas de concessionnaire, on va être le bec dans l'eau encore pour 30 ans. Ou plus. Et par ailleurs, il faut savoir quelles sont exactement les sommes qui seront demandées aux collectivités. Je parle pour le département, mais ça va être pareil pour le département de la Haute-Vienne, pour la ville de Poitiers, pour la ville de Limoges, pour la région... Le dernier point, c'est l'entrée de Poitiers. Ça, c'est quand même un vrai problème qu'il faudra bien traiter. Ça n'empêche pas de faire des études sur l'itinéraire, mais il faudra quand même qu'il y ait une logique qui permette in fine de rentrer ou de contourner Poitiers pour rejoindre la rocade de Poitiers dans les meilleures conditions possibles. Et il faut que Poitiers se décide, parce que je sais bien que c'est un dossier très délicat pour Poitiers. Mais il n'y a pas d'élections dans quelque temps. Alors il faudrait en profiter pour essayer d'avancer les choses dans ce domaine. Voilà, j'aurais bien d'autres choses à dire, mais je fais un effort. J'essaie d'être concis.

Jean Veyrat : Monsieur, vous m'avez fait signe. On va essayer de faire court parce qu'il y a beaucoup de personnes qui attendent, qui me font signe. Donc, vraiment, je vous demande de faire preuve de concision. Ce n'est pas pour vous empêcher de parler, c'est justement pour que tout le monde puisse parler.

Bernard Blanchet, maire de Montmorillon : Bonsoir à tous, Bernard Blanchet, maire de Montmorillon. Donc, tout d'abord, je vous remercie d'avoir choisi Montmorillon pour cette réunion. Je voulais juste faire remarquer que dans cette très belle plaquette, on ne parle pas de Montmorillon. Montmorillon, qui est quand même une sous-préfecture de la Vienne, semble oubliée. Et je veux en venir à ce projet d'autoroute, qui ne désenclave pas le Montmorillonnais. Puisqu'avec une seule sortie à Lussac, on ne connaît pas derrière l'amélioration du réseau pour venir sur Montmorillon et les communes avoisinantes. Venant de Limoges, il faudrait sortir à Lussac pour venir. Je pense que ce n'est pas bon pour le désenclavement de Montmorillon. Peut-être un embranchement à Moulismes serait plus judicieux, avec celui de Lussac bien sûr.

Ensuite, sur le scénario alternatif. Donc là, on reste (je rejoins ce qui a été un peu dit tout à l'heure), avec 30 kms et où il ne se fait rien sur cette nationale. De nombreux accidents. Il y a un peu moins de morts puisqu'il y a eu des ronds-points qui ont été faits un peu partout, mais qui ralentissent évidemment la vitesse. Je pense là aussi qu'il y a un autre scénario alternatif, puisque c'était un peu évoqué. Il y a une subvention d'équilibre : 450 millions d'euros en fourchette basse, 771 millions d'euros en fourchette haute. Les simulations qui sont faites dans cette plaquette ne prennent que la fourchette basse. Je pense qu'en prenant la fourchette haute, on pourrait faire la deux fois deux voies sur toute la nationale, et inclure les 30 kms en 2 fois deux voies en complément de ce qui est prévu. Et cela en utilisant sans dépenser plus, en utilisant simplement la fourchette haute qui est prévue, qui est dans votre plaquette. C'est ce que je voulais juste aborder pour faire court.

Stéphane Patrier : Bonjour, Stéphane Patrier, président de l'association ACCIDE, à Chauvigny, sur l'entrée sud-est de Poitiers. Pour information, on a lu très dernièrement qu'il y a eu 41 millions d'euros, dont 15 millions par la région, qui vont être mis sur la voie ferrée Poitiers-Limoges. Pour en revenir à ma question, le projet fait 1014 millions. L'État va mettre une subvention jusqu'à 771 millions. L'État et les collectivités. Ce qui laisse aux concessionnaires la soustraction avec 1014 millions : 243 millions. Mais l'Etat et les collectivités vont aussi mettre les aménagements qui sont déjà réalisés ou en cours. L'enveloppe globale, c'est 467 millions, ce qui fait de la part de l'État 1238 millions, soit 1,2 milliard d'euros. Et pour le concessionnaire, on est toujours à 243 millions. J'ai l'impression quand même que les contribuables et l'État sont fortement lésés dans ce genre de marché.

Jean Veyrat : Dans la partie suivante, on verra les aspects financiers, je pense que ce sera le moment de développer sur ces points à la fois de subvention d'équilibre et de répartition entre Etat et collectivités. Il y avait une question de ce côté, et ensuite je viendrai prendre les questions qui ont été posées en ligne.

Question du public : Bonsoir, je suis chef d'entreprise à Poitiers et je représente également ce soir le président de la CPME de la Vienne et les associations territoriales d'entreprises Cap au Sud, Réseau Ouest et Entrepreneurs du futur. Moi, ce que je voulais vous dire, c'est que le monde économique poitevin est en attente forte de ce projet d'autoroute. Bien évidemment, comme tous les chefs d'entreprise, on on aurait tous préféré un axe deux fois deux voies gratuit entre Poitiers et Limoges. Mais on est assez pragmatiques et réalistes. Et là-dessus, je rejoins tout à fait ce qu'a dit Pierre Massy tout à l'heure : ce qui n'a pas été fait pendant 60 ans, on a peine à croire que ce sera fait dans les 20 prochaines années. Donc, pour cette raison, le projet d'autoroute, effectivement, remporte notre adhésion. Je voulais aussi réagir à ce que j'ai entendu tout à l'heure. Je ne suis pas un spécialiste de la géographie. Par contre, j'ai une entreprise artisanale, et j'invite Monsieur Jean à venir tous les matins aux barrières d'autoroute, et il verra le nombre important de plombiers, d'électriciens, de menuisiers, qui utilisent l'autoroute. L'autoroute, c'est un outil essentiel à la fois à la sécurité de nos salariés, à l'efficacité

économique, au développement économique et au désenclavement du territoire. On a tous les jours des demandes pour venir dans les territoires reculés et on ne peut pas les satisfaire à cause de cette équation qu'on n'arrive pas à résoudre.

Marie de Ferluc : Bonsoir, Marie de Ferluc, je suis la présidente de l'association Pour un nouveau printemps à Limoges. J'ai entendu plusieurs choses ce soir. Je vais essayer de faire vite, moi aussi. D'abord, qu'on commence à s'inquiéter sur l'opportunité de ce projet, et bien moi, ça m'inquiète. Parce que je pense que ça veut dire qu'il y a effectivement un nouveau besoin d'enfoncer des portes ouvertes. Oui, ce projet, il est nécessaire. Maintenant, il y a un atout, je crois, qu'on n'a pas entendu ce soir. Une autoroute, certes, elle a un coût de péage. Mais peut-être que c'est elle qui va inciter un médecin à venir s'installer dans des territoires perdus. Or, dans nos territoires, l'une des problématiques, c'est celle de la désertification médicale. Donc, pour moi, ça fait partie des atouts de cette autoroute. Ensuite, sur la problématique du tarif qui semble freiner beaucoup, peut-être pourrait-on profiter de cette belle invention du péage à flux libre pour essayer d'envisager la négociation d'un tarif préférentiel pour les locaux.

Jean Veyrat : Merci beaucoup. Michel, je vous laisse répondre sur certaines questions d'ordre financier. Et puis nous avons cette question, peut-être, des tarifs préférentiels locaux aussi, qui se pose en effet. Et pendant ce temps, je vais me diriger vers la table des modérateurs pour les contributions en ligne.

Michel Duzelier : Alors, peut-être, pour répondre, il y avait eu plusieurs points par rapport aux notions de péage et la subvention d'équilibre. Par rapport à ce que disait Monsieur le Président du Conseil départemental de la Vienne, les clés de financement de la subvention d'équilibre feront l'objet effectivement d'une concertation qui peut se faire au-delà du cadre de la phase de concertation en cours. Donc, la base, je dirais, de ce qui a été proposé, c'est une participation de un tiers pour l'Etat et deux tiers pour les collectivités. Cette base, je dirais, est une base de départ raisonnable dans la mesure où il y a quand même une attente locale. Et vous l'avez dit, il y a des échangeurs. On répond à une attente forte du territoire, donc on est sur cette base de discussion de départ. Par rapport à la notion de montant de subvention d'équilibre et de coût de péage, aujourd'hui, le coût du péage, c'est 13 centimes pour les véhicules légers et 20 centimes du kilomètre pour les poids lourds. Et la subvention d'équilibre, effectivement, on a pris la fourchette basse. Ce que je voulais dire, c'est que ce sera lors des appels d'offres, comme on l'a vu tout à l'heure sur le planning, après la déclaration d'utilité publique, qu'on lancera les appels d'offres pour sélectionner le concessionnaire. Et ce sont les candidats concessionnaires qui feront des propositions selon leur stratégie pour obtenir la concession, qui feront des propositions à la fois sur les péages et sur la subvention d'équilibre. On ne sera pas orthogonal par rapport à ce qu'on vous propose. Cela voudrait dire qu'on s'est trompé dans les simulations de trafic. Donc, il y aura à ce moment-là, effectivement, des propositions précises. Et c'est au moment de la signature du contrat et de la négociation avec l'État que les "vrais prix", entre guillemets, seront calés. Et les variations du coût du péage seront aussi, de manière concrète, mentionnées dans le contrat de concession. Ce qui veut dire que le concessionnaire ne pourra

pas faire n'importe quoi. Quand bien même il n'y aurait pas assez de trafic, ce serait à lui de supporter ça. Donc, après, effectivement, on verra quel sera le "vrai prix", entre guillemets. Mais ça s'affinera lors des appels d'offres.

Troisième table ronde : "Quelles sont les attentes des territoires ?"

Jean Veyrat : Ce troisième thème, même s'il est très général, c'est : quelles sont les attentes des territoires vis-à-vis du projet ? Ce qui permettra un peu d'ouvrir aussi la réunion sur toutes les dernières questions. Quand on parle des attentes du territoire, on parle forcément aussi des inquiétudes qu'il peut y avoir, des effets positifs, des effets négatifs. La première question que je voudrais poser, c'est pour Monsieur Vентаux. Vous en avez déjà un peu parlé, des problématiques foncières, mais est-ce que vous pouvez peut-être nous donner un peu plus de détails sur, concrètement, une autoroute ou une route à deux fois deux voies, qu'est-ce que ça change, et qu'est-ce que cela impacte au niveau de l'activité agricole ?

Bertrand Venteau : C'est déjà une perte de production, si on en parle de ce que peuvent être les points négatifs. Mais malgré tout, je tiens à préciser qu'il existe un dispositif qui est éviter, réduire, compenser. C'est-à-dire qu'on essaye toujours de minimiser l'impact des projets qu'il peut y avoir. Ce n'est pas moi, mais ce sont les services de l'État, et par des études différentes et variables qui vont être effectuées. Mais il y a effectivement le système où on essaye d'éviter, où on réduit et où on compense. Donc, il y a une compensation qui doit être effectuée sur le monde agricole et par perte de production. Ça s'applique sur tout ce qui est routier, mais ça peut aussi s'appliquer dans d'autres domaines où il y a de l'impact foncier, mais qui doit être quantifié sur du réseau routier. Par exemple, c'est le tronçon qui doit faire plus de 6 kilomètres et demi de longueur, si j'ai bien tout compris.

Bertrand Venteau : Après, effectivement, il va y avoir aussi des choses qu'il faut bien mettre en avant. C'est effectivement comment on va pouvoir remembrer les exploitations et comment on va avoir l'emprise, ce qui a été expliqué tout à l'heure. C'est des choses qui sont très techniques. Pour revenir sur aujourd'hui, le sujet ce n'est pas on est pour ou on est contre le projet. C'est : qu'est-ce qu'il se passe pour la partie agricole ? Qu'est-ce qui va se passer ? Que ce soit un tronçon qui soit financé par le CPER et qui dure un siècle (ou qu'il soit fait en dix ans), ou une autoroute qui sera faite le plus rapidement possible (ce qui me semble être l'intérêt pour le territoire), quel impact ça a sur le monde agricole ? Et comment on fait pour que ce soit le plus acceptable possible ? Donc, il y a, il peut y avoir aussi de l'expropriation et il y en aura certainement. Il y a toute une conséquence et je dirais que le volet le plus dur et le plus difficile à appréhender est le volet agricole et les répercussions qu'il va y avoir dessus. Il est assez difficile de tout synthétiser, mais il y a vraiment un travail à faire sur cela. Et après, effectivement, ça va engendrer aussi peut-être des contraintes sur ce que certains appelleront des écosystèmes, et qui doivent être compensées. En tout cas, ce qui est sûr, c'est que ça mérite que des études agricoles et environnementales soient menées. Les études agricoles ont un réel intérêt, pour effectivement voir l'impact qu'il va y avoir directement sur la production agricole. Mais aussi

comment on va réussir à remettre en place du parcellaire qui tient la route, du maintien d'exploitation, les ouvrages dont vous parliez tout à l'heure, qui doivent être réguliers. Et puis, il y a aussi un impact sur tout ce qui peut être réseau d'irrigation. La chose est assez complexe et lourde à mettre en place. C'est le travail qu'on doit effectuer, je le répète, avec les services de l'État, qui doivent être garants du déroulé, du process et effectivement de certains montants. Ce qui se fera et qui sera fait, j'en reste persuadé. Madame la préfète de la Haute-Vienne est là, et on n'a jamais vu une préfète qui travaille autant et qui est aussi facilitatrice. Et puis après, sur l'intérêt plus général du projet pour l'agriculture, c'est ce que je disais en préambule, on a aussi des outils qui peuvent souffrir. Je pense à l'abattoir de Bellac, par exemple, parce qu'il est éloigné, parce qu'on a une perte d'activité qui existe dans les productions agricoles qu'on connaît, et qu'on a un besoin de diversification. Parce que sur ce territoire du nord Haute-Vienne, on est très spécialisé et on a connu deux crises : la crise ovine, on l'a vu, avec une déperdition de production, et une crise bovine qui arrive. J'en suis malheureux, j'en suis triste, mais notre intérêt, nous, chambre d'agriculture, c'est de pouvoir rebondir et donner des solutions à des gens pour qu'ils puissent faire d'autres productions ou du moins y réfléchir et les développer. Donc, ce projet autoroutier, en nous rapprochant de centres où on peut transformer nos productions, ou implanter des outils de transformation qui peuvent se maintenir ou se développer chez nous, ce projet est une réelle opportunité pour le territoire. On en a besoin. Et le projet autoroutier, on sait pertinemment qu'il aura impact sur tout ce qui peut être agricole. Mais il peut aussi avoir un effet positif. Alors oui, on va perdre, mais ce qui est important, c'est comment on perd et comment les agriculteurs vont être le moins lésés. Et puis, il y a l'intérêt général agricole, où l'autoroute va nous apporter rapidement, je l'espère et j'en suis persuadé, un retour chez nous. Pour revenir à ce que disait Pierre Massy, je peux vous assurer d'une chose. C'est que l'autoroute A 20, elle a permis que des populations aillent se fixer dans les territoires ruraux qui sont 10, 20, 25 km autour. Et on y voit le développement de nouveaux marchés, le développement de boucheries, et ça a pas forcément que renforcé l'attractivité des grandes surfaces. Cela a permis aussi d'aider des producteurs à vendre, et très localement. On n'a pas de problème particulier avec ça. Vous disiez que vous n'avez pas pu autoriser des permis de construire pour deux agriculteurs en Haute-Vienne. Jusqu'à présent, les agriculteurs, même s'ils ont des difficultés, peuvent s'installer et peuvent faire construire sur des terrains. Et les maires sont facilitateurs. L'agriculture et les agriculteurs sont souvent aussi ce qui permet qu'il n'y ait pas de fermetures de classes dans les territoires ruraux. Et voilà, je suis pour un territoire où on doit être attractif, où l'agriculture a un rôle à jouer parce que l'agriculture a un poids économique, sur le Montmorillonnais, mais encore plus sur Bellac et le nord Haute-Vienne. Mais le grand sujet, oui, l'agriculture va être impactée, mais comment on va compenser cette perte ? Et surtout, on a un travail avec les services de l'État qui n'est pas simple. Mais il s'est produit d'autres projets autoroutiers ailleurs, et il y a d'autres projets qui sont en cours comme la LGV. Et il me semble intéressant d'aller voir ce qui a pu se passer ailleurs sur des projets récents pour s'en inspirer. Et puis on reste persuadé qu'on peut travailler en bonne intelligence. Oui, il y aura de l'impact. Oui, c'est compliqué pour des gens qui sont attachés à la terre depuis des centaines d'années. C'est souvent le cas. Mais c'est notre travail préparatoire et nous devons y penser, plutôt que de dire : tout va bien se passer, et si l'autoroute arrive, qu'on ne soit pas prêts. Nous, notre but, c'est de que les choses se passent avec le moins de

mal possible sur les exploitants en place et ceux qui vont s'installer. Et puis, on sait qu'il y aura un retour économique sur le territoire et que ça permettra de désenclaver. On n'a pas que la vision purement agricole. On pense intérêt général, on pense intérêts économiques, sociétaux, et notre souci, c'est de pouvoir se connecter.

Bertrand Venteau : Nous, Chambre d'agriculture, quand on recrute aujourd'hui, quand on dit Limoges, qui était une capitale régionale, on nous dit : vous êtes loin de tout. Parce qu'on a paumé la LGV, le pôle peut avoir des difficultés, et nous, l'accès à Poitiers, honnêtement, pour qu'on ait des jeunes qui viennent s'installer chez nous, parce que le cadre de vie est quand même assez particulier, parce que l'immobilier n'est pas cher, parce qu'on a un cadre de vie qui est exceptionnel... Ça serait quand même malheureux de se priver de faire venir des collaborateurs nouveaux parce qu'on n'a pas pu créer un réseau et nous connecter à ce qui paraît évident aujourd'hui. Poitiers est notre porte d'entrée pour aller et faire venir du monde.

Jean Veyrat : Merci Monsieur Venteau. Monsieur Venteau a soulevé la question des effets sur un territoire, des effets non économiques. C'est un peu les deux manières d'analyser le projet. Il y a une analyse économique et une analyse par l'intérêt général du projet. Je crois que Monsieur Duzelier, c'est ce que vous allez présenter maintenant, avec l'analyse à la fois des coûts et puis l'analyse de la valeur socio-économique du projet. Et après avoir traité ces deux points, on passera à la dernière série de questions.

Michel Duzelier : Oui, cette diapo rappelle comparativement, entre le scénario autoroutier et le scénario alternatif, les coûts et les financements. Sur le scénario autoroutier, on est à un peu plus d'un milliard, avec une subvention d'équilibre de 450 millions d'euros. Sur le scénario alternatif, on est à 450 millions d'euros sur les finances publiques. Donc, ça, c'était en termes de coûts. Tout à l'heure, je vous ai parlé dans les différentes étapes de la valeur socio-économique. En deux mots, les projets structurants de l'Etat, pour les transports, sont calculés tous de la même manière, c'est-à-dire qu'ils sont basés sur une monétarisation des impacts des projet : on affecte une valeur positive aux impacts positifs, notamment la réduction des gains de temps et la sécurité, et une valeur négative aux impacts négatifs (émission de gaz à effet de serre, bruit, etc). On fait la somme de ces valeurs relatives, et la somme de ces valeurs constitue ce qu'on appelle la valeur actualisée nette socio-économique. Elle exprimée en euros. Et plus le chiffre est élevé, plus l'efficacité socio-économique pour la collectivité est avérée. Pour les calculs, donc, on l'avait précisé tout à l'heure, quand on fait ces calculs pour le scénario autoroutier, on est sur une valeur socio-économique de +172 millions d'euros. Pour le scénario alternatif, on est sur une valeur relative négative de - 175 millions d'euros. C'est un indicateur parmi d'autres. Ça ne veut pas dire, pour le scénario alternatif, si on a une valeur négative, que le projet est inutile. Notamment, je vous le rappelle, il permet de gagner vingt minutes. Donc, tout est relatif. Si on mettait effectivement à deux fois deux voies, on augmenterait la valeur actualisée nette. Donc voilà, c'était pour vous faire appréhender la notion de valeur socio-économique.

Jean Veyrat : Merci pour ce point. C'est technique, mais très important. Je vais commencer à prendre les questions. Ce sont à la fois des questions sur le troisième thème, et de manière générale, comme il est déjà 9 heures moins 20, je vous propose d'ouvrir sur l'ensemble des sujets, et de continuer à poser aussi vos questions par écrit. Et d'ailleurs, Madame Czora, peut-être qu'un peu plus tard, je viendrai vous voir pour une synthèse des questions écrites. J'avais une question ici. Je prends d'abord les questions qui sont posées dans les gradins à l'arrière de la salle, puis je viendrai vers l'avant.

Jean-René Gouron : Pour faire un point sur ce qui a été dit tout à l'heure... Je me présente tout d'abord : Jean-René Gouron, je suis membre associé à Chambre d'agriculture de la Vienne. Alors, j'ai été frappé tout à l'heure, mais ce n'est pas nouveau, c'est quelque chose de courant : deux agriculteurs qui n'ont pas pu construire à proximité de leur exploitation. Alors ça, c'est quand même quelque chose qui est assez embarrassant. Et j'interpelle souvent l'administration sur ce sujet. Parce que la première chose que je regarde quand il y a une interdiction de ce genre, je regarde le nombre d'habitants qu'il y a dans la commune au kilomètre carré. Alors j'ai regardé Moulismes et j'ai noté qu'il y avait 13 habitants au kilomètre carré. Alors, j'ai 2 chiffres à indiquer. Le premier, c'est qu'à 50 habitants au kilomètre carré, lorsqu'on atteint ce chiffre, on est en voie de régression de population. Et lorsqu'on tombe à 10 habitants au kilomètre carré, on est en voie de désertification. Je rejoins donc un peu ce que disait Madame sur ma gauche, quand elle disait qu'avec des communications, on arriverait peut-être à faire venir des médecins. Mais il est certain que sans communication, il n'y aura aucun développement possible et l'agriculture paye le prix fort. Parce que dans les campagnes, s'il faut faire 30 kms pour chercher le pain, ce n'est pas agréable non plus.

Jean Veyrat : Merci Monsieur. Alors, je redescends. Je vais donner la parole en priorité aux personnes qui n'ont pas encore pris la parole, mais bien sûr, si ensuite il reste du temps pour les autres questions, je les prendrai aussi. Monsieur, c'est à vous. Je garde le micro.

Hervé de Montvallier : Bonsoir, Hervé de Montvallier, président du Syndicat des propriétaires privés ruraux du département. Moi, je voulais réagir aux propos du président de la Chambre d'agriculture et aller dans son sens. C'est vrai qu'aujourd'hui, quand on voit les différents schémas... j'ai dirigé pendant de nombreuses années un abattoir qui est à côté de L'Isle-Jourdain... les camions, ils arrivent et ils repartent tous les jours dans chaque direction, et donc on a vraiment la nécessité d'avoir une continuité. Et puis, c'est vrai que c'est aujourd'hui complètement aberrant d'avoir deux capitales régionales comme Poitiers et Limoges qui ne sont pas reliées. Je voulais juste rajouter qu'au niveau agricole, on est quand même bien préparés pour travailler sur ce sujet, parce que tout le boulot qu'on a fait pour la LGV qui n'a pas abouti, sur ce dossier, un travail intéressant a été fait entre les deux départements. Il y a une association entre les deux chambres qui avait été faite, qui ne demande qu'à renaître. Donc, on serait prêt à redémarrer et on sait comment on travaille.

Jean Veyrat : Merci. Est-ce que je peux vous passer la parole, peut-être, pour les questions écrites ? Et ensuite, je reviens vers la salle pour les questions orales.

Kasia Czora : Bonsoir à tous, Kasia Czora, je suis la troisième garante, donc j'accompagne mes collègues. Tout au long de la soirée, j'ai suivi les questions qui ont été posées à la fois via le chat, donc sur Zoom, et via l'application. Donc je sais que ça peut être un peu frustrant à la fois pour les personnes dans la salle parce qu'elles ne voient pas ces questions, et pour les personnes qui sont connectées, parce qu'elles n'ont pas obtenu de réponse. Il y a d'ailleurs, je crois, une soixantaine ou plus de 60 personnes qui nous suivent en ligne, donc c'est important. Alors, quelles ont été les questions qui ont été posées ? Globalement, je ne les ai pas toutes vues, mais la plupart. Donc déjà, il y a eu beaucoup de questions, mais aussi beaucoup de témoignages, de craintes, de propositions. Je pense que c'est très précieux pour le débat, les témoignages. Ce sont des personnes qui habitent le territoire, qui travaillent ou qui sont des usagers de ce territoire, et qui ont pu partager leurs réflexions. Donc, des questions d'ordre un peu général, concernant l'articulation entre le projet et les objectifs du développement durable. Il y a une certaine réglementation qui existe, voilà comment ça s'articule, le projet d'une autoroute et ce qui existe en termes d'objectifs de développement durable. Des questions sur le coût, bien évidemment : le coût de réalisation de ce nouvel aménagement, mais également le coût pour les usagers. Donc, question des tarifs préférentiels pour tous les habitants du territoire. Des questions très concrètes sur le fonctionnement opérationnel du péage à flux libre. Donc, il y a eu ce type de questions. Beaucoup de questions sur les impacts, bien évidemment, et notamment les impacts sur la biodiversité. Des questions sur l'artificialisation des sols, les impacts pour les riverains. Donc, le cadre de vie. Plusieurs questions sur le tracé : est-ce qu'il existe ? Quand est-ce qu'on pourra le connaître ? Le lien entre le tracé bien évidemment et la question de l'expropriation. Impacts pour les riverains, pour la vie locale, pour l'économie locale. Des échanges entre les participants sur la sécurité, des échanges sur les études et notamment sur les chiffres. Est-ce que les chiffres affichés, c'est beaucoup ? Pas beaucoup ? Notamment en ce qui concerne la fréquentation et l'accidentologie. Des questions, voire des propositions, sur le scénario alternatif. Et enfin une question qui m'intéresse en tant que garante et qui, je pense, est précieuse pour le débat : quid des jeunes ? Il n'y a pas beaucoup de jeunes dans la salle. Comment leur avis sera pris en compte ? Quels sont les outils proposés pour leur permettre de s'exprimer dans le cadre de ce projet ? Donc, voilà, de manière très générale, ce que j'ai pu voir ce soir. L'ensemble des questions posées via le chat et via l'application obtiendront bien évidemment une réponse. Donc, nous, les garants, on va travailler avec le porteur du projet pour que toutes ces questions puissent être traitées et pour que toutes et tous, pour que chacun, chacune, puisse voir quelle était la réponse. Merci beaucoup.

Jean Veyrat : Merci. Monsieur Landais, sur la question des objectifs de développement durable, et puis il y a eu beaucoup de questions sur la biodiversité, est-ce que vous pouvez peut-être nous exposer de quelle manière on intègre les objectifs de développement durable dans la conception d'un projet d'infrastructure en général, et de ce projet d'autoroute en particulier ?

Philippe Landais : Oui, Monsieur Venteau a évoqué tout à l'heure la démarche éviter, réduire, compenser. En fait, elle s'applique à la quasi-totalité des domaines et elle s'applique bien sûr sur la question de l'environnement, ou plus généralement de la biodiversité. Donc, on a bien sûr, dans ce type de projet et dans le cadre des études qui seront menées ultérieurement, quel que soit d'ailleurs le scénario, autoroutier ou alternatif, une démarche qui sera à mettre en œuvre dans le cadre des études préalables à la DUP : éviter, réduire, compenser. Il s'agit d'éviter les principaux enjeux environnementaux. Ensuite, de réduire les impacts. Alors, par exemple, la réalisation de passages à faune, c'est une réduction d'impact. Et puis, on fait un bilan à l'issue. On regarde les impacts résiduels après toutes ces mesures d'évitement et de réduction. Et si les impacts sont négatifs, et en règle générale, ils le sont, on a des mesures de compensation qui sont censées compenser, comme leur nom l'indique, ces impacts résiduels. Voilà la démarche telle qu'elle est mise en œuvre. L'objectif étant qu'à l'issue du processus, on ait au moins un équilibre en matière de biodiversité, voire, si on peut, au travers des mesures de compensation, avoir un léger gain de biodiversité par les mesures qui sont mises en œuvre.

Marc Bouquet : Bonsoir, Marc Bouquet, entrepreneur à Lussac et puis aussi président du club Entrepreneurs du Sud-Vienne. Pour moi, rapprocher Poitiers et Limoges, ça me semble super important. Mon centre du monde, c'est Lussac. Et j'ai des camions qui partent vers Poitiers, d'autres vers Limoges, forcément. On a des problèmes d'attractivité, pour faire venir des nouvelles compétences dans nos territoires. Se rapprocher de Poitiers, se rapprocher de Limoges, ça peut permettre de faire venir ces compétences-là et surtout, de pouvoir trouver le deuxième emploi du couple. Quand on fait venir quelqu'un, souvent, on a un conjoint, et ce conjoint, il faut qu'il ait du boulot. Et ça, ça peut permettre de faciliter nos recrutements, l'arrivée de compétences dans nos territoires.

Gilles Toulza : Je vous prie de m'excuser, Gilles Toulza, vice-président de Limoges Métropole. Je m'exprime un peu au nom de Guillaume Guérin, qui est le président de cette collectivité. Deux choses. La première, c'est que nous avons voté le 17 décembre dernier un projet de territoire à l'unanimité des vingt maires de cette communauté urbaine de 210 000 habitants. Nous croyons vraiment au développement de notre territoire, surtout avec cette crise sanitaire qui pourrait rendre encore plus belle l'attraction de notre territoire, particulièrement avec du développement qui pourrait s'opérer. Et je voudrais qu'on soit attentif au tropisme bordelais. On a vu hier un magnifique exemple de tropisme parisien avec la perte du Centre national du dessin de l'humour qui a été décidée à Paris au lieu de Saint-Just-le-Martel, qui était en pointe pour obtenir ce label. On craint beaucoup, et je sais que Monsieur Rousset y est d'ailleurs attentif, que le tropisme bordelais soit encore plus fort. Et pour notre territoire, il y a une vraie peur. Vous le savez, c'est la perte du "U" du Centre hospitalier universitaire. Et cela, je pense que Poitiers et Limoges auraient tout intérêt effectivement à se relier très rapidement pour avoir cette garantie sur la pertinence et la performance de leurs universités. Il y a un deuxième point que je voudrais aborder. Je crois que monsieur Guérin et d'autres personnes des collectivités qui pourraient être partie prenante du tour de table financier de cette opération pourraient aussi

réduire le reste à charge des 450 millions dont on parle (ou plus). Et cela, je n'en ai pas entendu parler ce soir-là.

Question du public : Bonjour, je suis vice-président des Gîtes de la Vienne. Alors je voulais intervenir parce qu'on a parlé de beaucoup de choses, mais pas de tourisme. On est dans une région qui est quand même très attractive. Je viens d'un territoire où il y a un centre de plein air qui accueille des dizaines de milliers de nuitées par an. On a un site touristique, et c'est vrai qu'une liaison qui se continuerait entre Bellac et Lussac en quatre voies nous apporterait évidemment une attractivité qui serait certainement plus importante. Donc, on a des territoires également qui sont en difficulté, qui se paupérisent même pour certains villages. Et c'est vrai qu'une liaison rapide nous paraît indispensable pour pouvoir attirer d'autres gens, qui travaillent peut-être éventuellement ailleurs, mais qui même s'ils veulent travailler chez eux avec la fibre, pourraient avoir envie de pouvoir aller dans des villes, passer des loisirs. Cela sans se payer trois quarts d'heure, une heure de route, pour pouvoir aller à Poitiers, par exemple.

Jean Veyrat : Monsieur Ferrer m'avait fait signe. Et ensuite nous répondrons à cette salve de questions avant d'en prendre une nouvelle série.

Patrick Ferrer : Patrick Ferrer, Association DECAPE. Sur l'approche économique, j'ai entendu beaucoup de choses et je suis assez attentif à tout ce qui concerne les subventions d'équilibre. Je connais bien le métier de concessionnaire, ayant moi-même signé quelques dizaines de contrats de concession dans ma vie. Mais je me pose une question. On sait bien, quand on parle de subvention d'équilibre, qui paye au final. C'est toujours le citoyen lambda. C'est nous, en bout de course. Donc, la question, c'est effectivement quand je vois les éléments économiques qui ont été portés à notre connaissance, que je voudrais être sûr de bien comprendre le modèle économique de l'autoroute en tant que citoyen. À savoir, j'entends qu'à Moulismes, il y a 6500 véhicules/jour qui traversent. À Poitiers, nous avons sur l'entrée sud-est de Poitiers un peu plus de 18 000 véhicules/jour, dont à peu près 2000 poids lourds. Je me dis donc, à l'évidence, deux tiers des flux qui rentrent dans Poitiers ne viennent pas de Moulismes. Ils viennent d'une zone comprise entre Moulismes et Poitiers. Probablement des mouvements pendulaires matin et soir pour aller travailler. Que reste-t-il pour rentabiliser une autoroute ? On pourrait dire que si on considère que Moulismes est à équidistance de Limoges et de Poitiers, à quelque chose près, il y aurait donc un flux de transit sur cet axe autoroutier de l'ordre de 6000 et quelques véhicules dans le meilleur des cas ? Plusieurs personnes ont soulevé le problème et notamment Monsieur Jean : on ne va pas se retrouver avec des riverains qui vont prendre un péage, même s'ils ont un tarif préférentiel pour aller travailler. Ça va créer un désordre économique pour les riverains et les gens du territoire. Donc en définitive, quel sera le vrai flux ? Je n'ai pas su trouver et comprendre quel serait le vrai flux routier de cet axe autoroutier s'il existait. C'est le premier point. Donc ça, c'est juste pour que vous nous éclairiez dans les éléments complémentaires que vous nous apporterez.

Par ailleurs, j'attire votre attention sur un sujet que vous connaissez peut-être. Il y a une autoroute qui est chère à mon cœur puisqu'elle traverse une partie de mon territoire natal et familial. C'est une très belle autoroute qui fait Langon-Pau, l'autoroute A65. Elle est magnifique, vraiment. Je vous la conseille. On mange très bien sur ce territoire. Villeneuve-de-Marsan, entre autres, Bazas... Très, très beau territoire. Il y a juste un problème. Je crois que c'est, au kilomètre parcouru, une des autoroutes les plus chères de France, si je ne m'abuse. Et puis surtout, les gens habitant sur les territoires traversés, entre Langon et Pau, n'utilisent pas cette autoroute. Et je suis bien placé pour le dire, ayant de la famille qui habite sur tout le long du tracé. Donc voilà, j'attire votre attention sur ça : ne sommes-nous pas en train de créer une nouvelle A65, qui est cette autoroute entre Langon et Pau, dont les élus locaux et territoriaux disent aujourd'hui : c'est super, le concessionnaire doit être heureux puisque la subvention d'équilibre est bien supportée par les collectivités locales et territoriales. Merci à vous.

Jean Veyrat : D'abord, une réponse rapide à une question rapide sur le tourisme. Comment est-ce que le tourisme a été intégré dans les études ? Et ensuite, on viendra à cette question qui est une question de pédagogie : quel est le modèle économique d'une autoroute, en particulier de celle-ci ?

Philippe Landais : Sur la question du tourisme, on a globalement un diagnostic du territoire, des enjeux locaux. On n'a pas forcément aujourd'hui ciblé cette question-là. Ça rentre dans les flux, les trafics, etc. Et donc, du coup, tout ça a été modélisé en termes de trafic. Mais il n'y a pas de réponse, si vous voulez, particulière, sur le projet touristique. Ce sera un élément forcément intéressant. On a parlé de villages étapes. À un moment donné, si on veut effectivement faire découvrir le territoire, c'est évident que des panneaux d'information touristique sur l'autoroute seront essentiels pour faire découvrir les particularités du territoire. Et ce sera à prévoir, bien sûr. À ce stade, je vous avoue qu'on est quand même sur quelque chose de très macro. Et la question touristique n'est pas un élément qui est paru central, si vous voulez, dans le projet.

Jean Veyrat : Merci. Maintenant, donc, sur le modèle économique. C'est quelque chose de compliqué, mais en restant simple pour faire de la pédagogie sur comment fonctionne la rentabilité d'équilibre économique d'une autoroute, qu'est-ce que l'on peut répondre à Monsieur Ferrer, et à l'ensemble des participants ?

Michel Duzelier : Alors déjà, sur les éléments de trafic. Il y a eu un modèle de trafic qui a été calé à partir des trafics constatés, à partir des enquêtes origine/destination qu'on avait, des enquêtes complémentaires qu'on a faites, et des usages. C'est-à-dire que le modèle qu'on a calé, il est propre au projet autoroutier, et donc on a fait des itérations, les bureaux d'études ont calé le modèle pour voir si ça correspondait à une réalité. Donc, on a des projections de trafic précises sur les différentes sections d'entrée de Poitiers, sur les sections courantes. Donc, c'est

quelque chose qui est fiable, et à l'appui de ces projections de trafic, il y a eu le calcul socio-économique que je vous ai décrit. Et l'efficacité socio-économique, elle est positive. Dès lors qu'elle est positive, il y a un intérêt pour le projet. Le trafic est une chose. On a aussi différents indicateurs, comme la valeur du temps, qui sont monétarisés. Donc, tous les indicateurs ont été monétarisés, et après on a fait ce calcul socio-économique. Ce que je veux dire, c'est qu'on ne peut pas regarder uniquement l'aspect trafic. Après, par rapport à la subvention d'équilibre, ce que je voulais dire, c'est que le concessionnaire, lui, en général, avec les péages, il couvre ce qu'on appelle le petit équilibre. Donc, les péages couvrent l'entretien, l'exploitation et la maintenance. Si les recettes ne suffisent pas, ce qui est probable dans le cadre de notre projet, à ce moment-là, il y a une subvention d'équilibre qui est cofinancée par l'État et les collectivités, et qui vient compléter le financement une fois pour toutes pendant la phase de construction. Cette subvention d'équilibre est versée pendant la phase de construction. Donc là, on est dans ce schéma-là. Aujourd'hui, les études qu'on a menées montrent qu'on aura effectivement une subvention d'équilibre avec une fourchette basse de 450 millions d'euros.

Jean Veyrat : L'exemple de la A65 a été soulevé, je crois, monsieur Massy, que vous vouliez répondre à ce sujet.

Pierre Massy : Je veux rassurer tout le monde ici. L'A65 va très bien, Eiffage va très bien, Eiffage vient de reprendre il y a quelques jours 100% du capital. Pour avoir discuté régulièrement avec Alain Rousset du sujet A65 (puisque Alain Rousset est quand même l'inventeur de ce magnifique tracé autoroutier, c'est par sa volonté que cette autoroute a été construite), le sujet de la subvention d'équilibre n'est plus un sujet pour la région Nouvelle-Aquitaine depuis a minima 2 ou 3 ans. Et la concession gagne très bien sa vie. Donc, n'ayez pas d'inquiétude pour l'A65. Sans doute, les gens du territoire ne l'utilisent pas, mais d'autres l'utilisent, et manifestement, pour les gens de Pau qui viennent à Bordeaux, elle a beaucoup de sens. Je voulais rajouter autre chose. Dans la Vienne, vous êtes habitués à payer l'autoroute. L'A10 est construite depuis bien longtemps. Manifestement, cela n'a pas fait débat. Quand on va du nord au sud de la Vienne, quand vous allez vers Niort, quand vous allez vers Nantes, et bien vous payez l'autoroute. Pourquoi pensez-vous que les gens qui viendraient vers Limoges, ou de Limoges, qui voudraient venir vers Poitiers, n'auraient pas plus les moyens que les autres habitants du département de payer les péages ? Je vous rappelle que si nous sommes là ce soir, c'est, j'ai la faiblesse de penser, grâce à une interconsulaire sans doute jamais vue, entre les CCI de Poitiers et de Limoges, les chambres d'agriculture de Poitiers et de Limoges, et enfin, les chambres des métiers de Poitiers et de Limoges. Je rappelle que, jamais, avant cette mise en place de l'association A147 fondée par ces six organisations consulaires, jamais un consensus sur cet itinéraire n'avait existé. Et je suis aujourd'hui un peu désolé, un peu désolé quand même, qu'on réduise pour un certain nombre d'entre nous, le sujet à Bellac-Limoges et Lussac-Poitiers. Je pense qu'à l'échelle de la planète, et au moment où on vit une mondialisation extrêmement importante, les 100 kilomètres qui nous séparent, à l'échelle de ce que nous avons vécu avec Thomas Pesquet qui a fait le tour de la planète pendant 6 mois, 100

kms, c'est quelques instants de ce voyage-là. Et donc, je penserais judicieux quand même qu'on travaille aujourd'hui à ce que nos territoires de Limoges et de Poitiers arrêtent de se regarder en chiens de faïence et travaillent ensemble. Cela a été dit pour le CHU, c'est une évidence pour l'université. C'est bien entendu nécessaire pour nos entreprises, qu'elles soient industrielles, agricoles, touristiques. Pour l'ensemble de nos entreprises, il est essentiel que nous ayons une liaison rapide, monotype... Rappelez-vous et constatons qu'aujourd'hui quand même, certains secteurs sont à 50 km/h. Certains dans le centre-bourg peuvent être à 30, à 70, à 80, à 90, à 110. J'ai l'habitude de dire qu'un chat n'y retrouverait pas ses chatons. Est-ce qu'en 2022, on peut se satisfaire d'un itinéraire mortifère qui, de surcroît, n'a aucune lisibilité en termes de vitesse, qui sépare totalement ces deux départements ? Et enfin, je dois dire, et je veux redire la satisfaction que nous avons à travailler ensemble en interconsulaire, entre ces six compagnies. C'est un vrai plaisir et je veux remercier mes collègues de ces six compagnies consulaires d'avoir fait ce travail, de continuer avec nous à faire ce travail. Donc, voilà ce que je voulais dire et je m'en arrêterai là pour ce soir. Merci à vous.

Martine Jammet : Bonsoir, je suis Martine Jammet, vice-présidente de l'association A147. Je suis ici en présence de mon amie Catherine Lathus, vice-présidente de la Chambre de commerce. Tout le monde a beaucoup parlé. Je voudrais simplement dire trois arguments pour cette autoroute : 1 La sécurité, c'est l'argument prioritaire, vraiment prioritaire. 2 Le développement économique contre la décroissance. 3 L'aménagement du territoire en désenclavant nos territoires.

Catherine Lathus : Bonjour, Catherine Lathus, présidente de la CCI de la Vienne depuis quelques semaines. Moi, je voulais faire une remarque. On a effectivement parlé de l'autoroute A10 et je voudrais apporter un témoignage sur le fait que les salariés, même pour faire 40 kms, utilisent l'autoroute. Et quand on regarde la circulation et l'utilisation de l'autoroute par les salariés du bassin d'emploi ou du bassin de vie entre Poitiers et Châtellerauld, c'en est un fort témoignage. Je suis aussi chef d'entreprise. Certains salariés de notre entreprise habitent dans le nord Vienne, travaillent au sud de Poitiers, et ils utilisent quotidiennement l'autoroute pour leurs déplacements domicile-travail. Je voudrais également parler de la transmission des entreprises. Il apparaît que 40% des chefs d'entreprise de ces territoires ruraux, comme ailleurs, ont plus de 55 ans, ce qui veut dire qu'à l'échéance de la mise en service de cette autoroute A147, on a convenu qu'effectivement, les réseaux étaient des éléments d'attractivité, et ces entreprises seront à céder ou seront à transmettre. Et je pense que le fait d'avoir des réseaux qui généreront de l'attractivité pour le rachat de ces entreprises permettra de maintenir un tissu économique dans le monde rural. Et on parlait également de finances publiques. Je crois que depuis plusieurs années, les collectivités locales (dont le département), comme l'État, ont investi dans la revitalisation de l'ensemble de ces territoires ruraux. Et je pense qu'il serait dommage que ces efforts soient anéantis par un manque de réseau de communications.

Jean Veyrat : Merci. Je viens vers Monsieur Blot. Je sais bien que les consulaires sont très impliqués, mais il faut qu'on alterne un peu les prises de parole. Je reviens vers vous un peu plus tard.

Laurent Blot : Quelques petites remarques. Je souscris déjà à ce que disait Monsieur Jean tout à l'heure par rapport aux jeunes. Parce qu'il a été précisé qu'il n'y a pas beaucoup de jeunes dans la salle. On est plutôt grisonnants dans l'ensemble. Par contre, effectivement, s'il y a des gens qui prennent peu l'autoroute, c'est les jeunes. Tout simplement pour une raison financière. Je peux vous en parler. J'ai des enfants qui ont tendance à se poser la question si on prend l'autoroute ou pas. Donc, c'est un élément effectivement à considérer. Ensuite, ce n'est pas parce qu'on est nombreux à se réunir pour décider de quelque chose, qu'on a forcément raison. Donc, je le précise aussi... Bon, je trouve que le travail est super bien fait. Vous avez des gens professionnels qui ont organisé tout ça. C'est super. Par contre, j'ai l'impression que le débat, il va que dans un sens. D'ailleurs, il n'y a pas vraiment de débat puisqu'on a une table de VRP pratiquement pour nous dire qu'il faut mettre l'autoroute. Je suis désolé. Il y a débat quand on voit le coût justement que représente l'autoroute, qui est estimé autour de 1 milliard, mais on sait très bien que quand on a un chiffre qui est annoncé, on l'a vu pour la déviation de Lussac, on est à +50%. Donc là, c'est un milliard et demi qu'il faut prévoir. Le problème aujourd'hui, c'est que donc on a un budget qui va être ficelé. Ça va durer un certain temps. On va se retrouver avec un milliard de projet. Un milliard et demi pardon... Et derrière, c'est encore nous qui allons payer la subvention d'équilibre pour compenser malheureusement le manque de voyageurs sur cette autoroute. Donc, cela va durer pendant 35 ans. Ça va être énorme. C'est un véritable gouffre financier qui se prépare. Donc, c'est là que j'invite tous les particuliers à mettre des observations par rapport à ce genre de choses. Parce qu'évidemment, vous avez compris que toutes les chambres consulaires sont là pour effectivement pousser ce projet, alors que c'est nous qui allons payer de toute façon. Soit en payant le péage, soit en payant nos impôts. Comme vous avez tous remarqué, nos impôts ont vu une courbe ascensionnelle énorme depuis plusieurs années. Donc effectivement, il y en a d'autres qui ont été supprimés avec la taxe d'habitation, mais qui sont largement compensés, entre autres déjà par la taxe foncière, et puis d'autres choses. Donc, il faut arrêter cette enchère à justement investir dans une autoroute alors qu'une deux fois deux voies peut très bien suffire. En réponse à la désertification médicale, je suis désolé, s'il suffisait de mettre une autoroute pour avoir un médecin, il y a déjà de nombreux villages qui auraient fait une autoroute. Il y a aussi d'autres notions que l'on n'a pas entendues dans le débat, ce soir. C'est qu'on est dans un monde qui évolue. Ce Monde, malheureusement, il a mauvaise figure actuellement. On n'a pas entendu parler du GIEC et du rapport sorti l'année dernière, indiquant que 60% des espèces ont disparu. Par contre, je sais que quand on est dans une entreprise, c'est des choses dont on se moque parce qu'il faut que l'entreprise tourne. Il faut que les salariés fonctionnent. C'est vrai que quand on a une entreprise, on veut d'abord que l'entreprise puisse joindre les deux bouts à la fin du mois, et c'est normal. Donc on est plus dans le court terme, surtout aujourd'hui, malheureusement. Et là, j'abonde dans votre sens. Avec la crise actuelle et la pandémie, malheureusement, cela ne doit pas être facile tous les jours. Donc, le problème, c'est qu'il faut considérer aussi qu'on est dans un monde qui évolue. On a des

jeunes derrière nous et malheureusement, je trouve qu'on a une responsabilité. Vu nos âges respectifs, on a une responsabilité de leur laisser quelque chose qui tienne la route. Et malheureusement, dans 30 ans, si on continue, je ne sais pas quel sera leur avenir, je ne sais pas quelle planète ils auront, mais c'est particulièrement inquiétant. Hier, vous avez peut-être entendu l'information, 2021 a été la cinquième année la plus chaude depuis qu'on recense les températures. Et cette cinquième année se rajoute aux autres. Les sept dernières années sont les sept plus chaudes de tous les temps où on a enregistré les températures. Donc, il y a peut-être des éléments à considérer pour faire le choix entre une autoroute qu'on va payer doublement, triplement, je ne sais pas. Et une deux fois deux voies qui serait peut-être plus acceptable, et avec parcimonie justement pour éviter un gâchis financier.

Bertrand Venteau : Qu'on ait l'autoroute sur les terres agricoles ou une deux fois deux voies, l'impact sera exactement le même !

Laurent Blot : Sauf que dans le scénario alternatif, il y a quand même une trentaine de kilomètres qu'on ne met pas en deux fois deux voies... Alors par contre, dans le budget, il y a 66 millions d'euros de budgétés dans le dossier apparemment, pour les études. J'aimerais savoir à ce jour combien ont été dépensés pour faire toutes les études qu'on nous a mises dans le dossier, tout simplement. Voilà.

Philippe Landais : À propos du coût des études, vous avez parlé de 66 millions ? Non, pour l'instant, aujourd'hui, on a des crédits d'études qui nous permettent de réaliser ces études de concessibilité. Je crois qu'on est à un marché, pour tout dire, de l'ordre de 7-800 000 euros, mais qui comprenait également des études sur la RN149. Donc, c'est un marché de 800 000 euros aujourd'hui, qui n'est pas d'ailleurs complètement terminé puisqu'il devrait se terminer cette année.

Stéphane de Dianous : Bonsoir, Stéphane de Dianous, Chambre de commerce. Je suis désolé, encore un consulaire ! Je réagis et j'interpelle l'État, cette fois, sur le scénario alternatif et sur le tronçon Bellac-Lussac. Comment l'État peut-il cautionner l'oubli de ce territoire de 30 kms ? Est-ce que cela veut dire que les entreprises et les citoyens sur ce tronçon ne méritent pas une voie rapide ? Et moi, je vous invite, si ce n'est pas déjà fait, à emprunter l'autoroute A26 qui relie Troyes à Chalons, et qui traverse vraiment un désert. Ça s'appelle la Champagne pouilleuse et ce territoire a son autoroute ! Merci.

Jean Veyrat : Alors, je redescends ici où on m'avait interpellé. On parle beaucoup de questions économiques, et j'en profite pour vous signaler qu'il y aura un atelier économie, et il se déroulera d'ailleurs à Moulismes. On sera justement sur ce secteur entre Bellac et Lussac.

Eric Faucher : Bonjour, Éric Faucher, président de la Chambre des métiers et de l'artisanat de la Haute-Vienne et président de l'Association interconsulaire. J'ai entendu beaucoup de choses ce soir, et ce qui en ressort, c'est qu'il y a un désert entre Limoges et Poitiers, que ça s'est vidé. Et puis j'entendais tout à l'heure un ancien maire d'une commune qui disait qu'il regardait les camions d'électriciens et de plombiers le matin, partir vers Poitiers. Or, c'est bien, c'est bien. Mais ces gens-là, demain, ils vont peut-être s'installer à Poitiers, parce que les populations se sont paupérisées sur ce secteur-là, et leur zone de chalandise s'est déplacée. Donc aujourd'hui, je suis un peu surpris. S'il y a plus d'artisanat sur les petites communes, cela veut dire que les populations sont parties et vont continuer à partir. Donc, aujourd'hui, je crois qu'il est temps de passer à autre chose. Et comme le disait Pierre Massy tout à l'heure, même pour la formation, les CFA comme celui de Bellac... Si les jeunes n'ont pas une accessibilité... Et Pierre Massy peut en parler parce que lui, il est président du CFA d'Egletons, le CFA des travaux publics. S'il n'y avait pas eu l'autoroute A89, Egletons aurait disparu. Voilà, c'est le seul constat que je voulais faire ce soir pour cette soirée sur l'A147.

Sylvie Haudebourg : Juste une remarque. Nous avons noté que certains dans la salle, ou ailleurs du reste, s'émeuvent d'un possible déséquilibre dans les interventions. Donc, au nom des trois garants, j'interviens sur ce sujet pour préciser quelques points, sans vouloir anticiper sur la conclusion de Madame la Préfète et de Madame la directrice de la DREAL. Déjà, je rappelle que la concertation est un lieu où tout le monde peut s'exprimer. On encourage donc tous ceux qui ont un avis, quel qu'il soit, à venir s'exprimer. Ça, c'est le premier point. Le second point, c'est que nous sommes très sensibles en tant que garants à beaucoup de choses. Nous sommes sensibles aux convictions qui s'expriment. Nous sommes également sensibles aux questions, aux doutes qui se sont exprimés concernant des sujets un peu difficiles, un peu sensibles. On voit que les réponses sont compliquées. Et ce qu'on veut vous dire, c'est que nous veillerons à accompagner le porteur du projet dans la préparation des ateliers qui vont avoir lieu. Ces ateliers doivent être un lieu de mise en perspective, bien au-delà des convictions qui s'expriment, pour toutes ces questions un peu délicates sur lesquelles un certain nombre d'entre vous ont des convictions très fortes. La concertation est là pour amener des éléments de compréhension de ce qui se joue derrière toutes ces questions, les mettre sur la table et les clarifier. Voilà ce que je voulais dire. Donc, sachez qu'aujourd'hui, pour tous ceux qui ont des doutes sur l'équilibre des débats, c'est une première réunion. Elle est intéressante, des questions se posent et nous veillerons lors des prochains ateliers à ce que les sujets difficiles soient abordés et ne soient surtout pas mis de côté.

Jean Veyrat : Merci Madame Haudebourg pour cette précision. On m'a indiqué qu'il y avait une personne qui souhaitait intervenir via l'application Zoom.

Intervention en ligne : Bonsoir. Effectivement, je demande la parole depuis le début de la séance. Ce qui se dit est très intéressant, mais comme cela a été souligné je crois, on sent bien dans ce débat que c'est avant tout la position "pro-autoroute" qui domine. Ce n'est pas du tout

mon cas. Il y a quand même un élément qui n'a pas du tout été avancé dans ce débat. Je ne sais pas si on vit sur la même planète, mais j'ai le souvenir qu'il y a eu une COP 21 à Paris, et une COP 26 à Glasgow, qui ont montré tous les problèmes que pose aujourd'hui l'activité humaine pour le climat. Or, vouloir à tout prix faire une autoroute dans le seul but d'augmenter la vitesse, c'est-à-dire passer à 130 km/heure pour les voitures et vraisemblablement pas loin de 110 pour les camions, tout cela est assez absurde. Notons au passage que ce sont les camions qui posent le plus de problèmes, puisqu'on est passé en 30 ans de 80% de fret sur les rails à ce fret sur les routes. On a donc ces problèmes de sécurité et de nuisances que je connais bien, ayant vécu vingt ans entre Lussac et Moulismes. J'avais ma chambre qui donnait sur la route, et je peux vous dire que même quand on a des fenêtres antibruit, l'été, quand on veut pouvoir ouvrir les fenêtres et vivre en extérieur, ces nuisances sont extrêmement impactantes. Dès lors que l'on double la vitesse, c'est mathématique, on quadruple la consommation d'énergie, on quadruple les nuisances, et on quadruple la pollution. Ce sont des éléments qui ne sont pas du tout pris en compte dans ce débat, qui ne sont pas du tout exposés dans cette pré-étude. Compte tenu des remarques formulées par la COP, cela devrait pourtant être un préalable à tout projet d'infrastructure routière, les projets de ce type ne faisant bien souvent que déplacer les nuisances. Alors, autoroute à 130 km/heure ou voie express Nantes-Poitiers-Limoges, qu'on étudie depuis 30 ans, avec une vitesse limitée à 110 km/heure ? Pouvoir rouler à 110 km/heure me semble bien suffisant car aujourd'hui, l'important, ce n'est pas d'aller vite, c'est la sécurité pour tous. Et on voit bien qu'un territoire comme Châtellerauld, qui est à côté d'une autoroute et qui est très bien desservi, a une industrialisation catastrophique. Et ce n'est pas faute d'être desservi. Il faut donc arrêter de dire qu'une autoroute permettra aux villes et aux villages de revivre. Tout ça, c'est de la foutaise.

Gaëtan Zimmer : Bonsoir, Gaëtan Zimmer, je suis agriculteur sur Le Dorat. Il a été remarqué qu'il n'y avait pas beaucoup de jeunes dans la salle. J'en suis un. Cela fait trente ans que j'entends parler de ce projet de deux fois deux voies entre Limoges et Poitiers, que j'en rêve. Cela fait trente ans que j'entends mon père, mes oncles et tantes, mes grands-parents, me dire : "Cela fait trente ans, cela fait quarante ans, cela fait cinquante ans qu'on parle de cette autoroute ou de cet axe entre Limoges et Poitiers"... Et il n'y a toujours rien. Ce soir, je veux vraiment dire merci à l'interconsulaire pour tous les efforts qui sont faits pour développer cet axe, qui permettrait à des territoires comme Le Dorat, qui est un territoire complètement perdu au nord de la Haute-Vienne, d'être à moins d'une heure de Limoges, et moins d'une heure de Poitiers. C'est inespéré pour nous.

Nathalie Tabuteau : J'aimerais que soient précisés deux points. Le premier concerne l'accidentologie. Monsieur Massy a indiqué que l'autoroute était la solution la plus sécuritaire. Ce n'est pas tout à fait ce que j'ai cru comprendre. D'après mes sources, il y a certes moins d'accidents sur une autoroute, mais ils sont aussi beaucoup plus meurtriers. Y a-t-il des études sur le sujet, et si c'est le cas, pourraient-elles être portées au dossier ? J'ai par ailleurs une seconde interrogation. J'ai bien compris que les sociétés agricoles étaient favorables à

l'autoroute. Toujours est-il qu'il y a quelque chose qui m'échappe à propos de l'emprise, quel que soit le scénario envisagé : est-elle compatible avec le SRADDET ? On travaille actuellement sur le PLUi, et je ne peux pas construire sur ma commune. Néanmoins, pour ce projet, on prendrait de l'emprise agricole ? Je serais curieuse d'avoir la réponse de l'État à ce sujet.

Philippe Landais : À propos de l'accidentologie, statistiquement, les deux fois deux voies sont plus sûres, au sens où il y a moins d'accidents. A contrario, quand il y a des accidents, ils sont effectivement plus graves. Mais au final, vous avez globalement des routes qui sont quand même plus sécurisantes avec une deux fois deux voies qu'avec une deux voies.

Sur le second point, vous soulevez indirectement la question de l'artificialisation des sols. Effectivement, la loi de lutte contre le réchauffement climatique adoptée l'été dernier, fixe un objectif de zéro artificialisation à l'horizon 2050. Cela veut dire aussi qu'il y aura une compensation par la renaturation des sols. Aujourd'hui, le SRADDET fixe un objectif de réduction de 50% dans les dix ans à venir. Des démarches sont par ailleurs en cours pour fixer des objectifs intermédiaires tous les dix ans, de manière à atteindre cet objectif de zéro artificialisation. Les documents d'urbanisme, qu'il s'agisse des SCoT ou des PLUi, seront bien sûr mis en compatibilité. Et l'Etat, autant que faire se peut, se devra d'être exemplaire et inscrire son action dans le cadre de la loi Climat et Résilience.

Nathalie Tabuteau : Mais si on veut installer des entreprises, si on veut installer des habitants, il faudra encore de l'emprise foncière en plus de l'emprise prévue. On sera donc en totale contradiction avec le souhait de l'État...

Conclusion de la réunion

Alice-Anne Médard : Vous posez des très bonnes questions, notamment sur la manière dont on concilie nos différentes politiques publiques. Mais il est 9 heures et demie, et je propose donc que ces sujets de fond fassent l'objet de contributions écrites. Et je vous encourage d'ailleurs à écrire et formaliser vos questions et vos remarques. Les garants l'ont dit : nous prendrons en compte ce qui a été dit, les éclairages qu'il nous faut apporter, pour la suite des débats. Je vous remercie beaucoup en tout cas de vos contributions. Mais ce n'est pas moi qui conclus. Je passe la main à la préfète de Haute-Vienne, que je remercie particulièrement d'être parmi nous.

Fabienne Balussou, préfète de la Haute-Vienne : Merci Madame la directrice, vous avez introduit le début, non pas de la conclusion parce que je ne pense pas qu'on puisse parler de conclusion à ce stade (je remercie les garants de veiller à la bonne utilisation des termes). Je remercie évidemment les participants de la table ronde qui ont ouvert les échanges et engagé des discussions sur des thématiques importantes. Je remercie l'ensemble des participants ici présents au nom du sous-préfet de Montmorillon et de la préfète de la Vienne, d'avoir participé aux échanges de façon très ouverte, avec des interventions passionnées, mais c'est normal parce que les enjeux sont importants. Il s'agit de projets structurants qui nécessitent effectivement de poser les termes du débat sur différentes thématiques de désenclavement, de sécurité routière, d'accidentologie, de rayonnement, d'attractivité, de liaisons territoriales, de dynamique économique, mais aussi de nuisances, d'effets induits, de mesures d'accompagnement, de temps de parcours, de tracés, de trafics, de calendriers de réalisation, et finalement de scénarios qui sont posés sur la table. On est là dans la présentation d'un projet. Il est donc normal qu'il y ait une position qui soit présentée, et ensuite autour de cette position, les échanges ont vocation à permettre de faire émerger des propositions, des options, des expressions. Et c'est tout l'intérêt, je crois, de cette concertation qui doit naturellement se poursuivre. Vous l'avez indiqué, Madame la directrice, il y a évidemment la plateforme de concertation. Et puis, il y a toutes les étapes qui vont suivre, qui vous ont été présentées en début d'intervention, et dont je rappelle la prochaine date, celle du 20 janvier, dans le cadre d'un amphi-débat à Poitiers avec les étudiants. Cela permettra peut-être de répondre à la question de la représentativité des classes d'âge. Au nom de la préfète de région, je vous remercie d'avoir assisté à cette première réunion dans la courtoisie, avec une qualité d'échanges qui a permis d'alimenter la discussion sur les questions et les enjeux posés ce soir. Merci à tous.