



Concertation préalable du public

Compte-rendu de l'atelier économie

Mercredi 02 février 2022 – Moulismes



50 personnes ont participé au quatrième atelier sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges qui s'est tenu à Moulismes le 02 février 2022. La réunion s'est déroulée en présence de Sylvie Haudebourg, garante nommée par la CNDP. Celle-ci a rappelé dans son introduction l'importance pour un tel projet de s'appuyer aussi bien sur l'expertise des acteurs locaux que sur l'expérience des usagers et riverains de l'axe.

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

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

Restitution du travail en groupe

Premier rapporteur : Bonsoir à tous. Je vais essayer de rapporter les débats qui ont eu lieu lors du second atelier, articulé autour de deux thématiques : l'effet sur l'économie locale, et le modèle économique de l'autoroute et du scénario alternatif. Une première question a été posée à propos de l'impact sur le commerce local, qui dépend du trafic local, autrement dit du trafic aujourd'hui sur la RN 147. Un témoin est intervenu pour nous dire qu'il soutenait plutôt la RN 147 parce qu'il craignait que le trafic soit dévié sur l'autoroute et que cela entraîne des répercussions sur son chiffre d'affaires. Il a alors été évoqué des solutions qui pourraient permettre d'éviter ce problème, et notamment les Villages Etapes, déjà évoqués dans d'autres ateliers.

Concernant la compétitivité des entreprises, il a été noté que ces entreprises pouvaient être pénalisées par des délais de transport trop longs et que l'autoroute pouvait apporter une solution intéressante pour réduire ces délais. Les chefs d'entreprise qui étaient présents lors de cet atelier ont d'ailleurs massivement apporté leur soutien à l'autoroute et ont dit qu'ils étaient prêts à payer en vue de cet objectif. Ce, à la fois pour l'expédition, mais également pour la réception des marchandises. Une autre idée a été émise, c'est qu'effectivement, on avait deux territoires aujourd'hui entre Limoges et Poitiers qui ne vivaient pas ensemble, et que cette autoroute pouvait être un lien entre ces deux bassins de vie.

Certains chefs d'entreprise se sont exprimés pour dire qu'ils avaient du mal à recruter parce que les territoires étaient inaccessibles, et que cela constituait une difficulté pour la recherche du deuxième emploi : l'emploi du conjoint ou de la conjointe. Il a été dit que l'autoroute pouvait être un facteur d'attractivité pour trouver ce deuxième emploi.

Notre groupe a relevé qu'il y avait un effet apparemment bénéfique des infrastructures autoroutières sur l'implantation d'entreprises. Mais il a été souligné également qu'il s'agissait dans la majorité des cas de relocalisations d'entreprises. D'où la nécessité d'une volonté politique d'accompagnement du projet, l'autoroute n'étant pas la solution ultime pour le développement économique. On a d'ailleurs cité, à titre d'exemple, la liaison entre Poitiers et Châtelleraut.

En termes de démographie, un constat s'est imposé à tous : la perte de population sur le territoire. Ont été évoqués deux territoires en particulier : Montmorillon (-1000 habitants entre les deux recensements) et Bellac (-1500 en 20 ans environ). Une nouvelle route pourrait-elle enrayer le phénomène ? Oui, ont répondu les participants, sous réserve là encore qu'une volonté politique accompagne l'infrastructure autoroutière.

Concernant le modèle économique, une présentation nous a été faite du modèle de concession, qui n'a pas suscité d'interrogations particulières. Il y a en revanche eu des interrogations concernant les onze ouvrages d'art programmés en deux fois une voie. Des solutions existent pour éviter cela. Il faut rappeler à tous que passer de deux fois une voie sur ces ouvrages d'art à deux fois deux voies, c'est une plus-value de 50 millions d'euros, qui ont été rapportés au milliard de l'autoroute.

Nous avons eu quelques explications à propos de la subvention d'équilibre, de 450 millions d'euros. Est-ce que les collectivités contribueront, quelle que soit la solution adoptée, scénario

autoroutier ou scénario alternatif ? La réponse sera politique, avec un positionnement de chaque collectivité.

Enfin, nous avons conclu les débats sur le montant du péage. Il y a des divergences sur le sujet. Les entreprises, celles en tout cas qui étaient présentes ce soir, sont majoritairement favorables à ce péage. Pourquoi ? Parce que ce sont des économies en termes de desserte, en termes de transports, et c'est plus de sécurité pour les salariés. Se pose néanmoins la question des particuliers. Y aura-t-il une fracture sociale autour du péage ? La question a été posée, mais il est à noter tout de même que 50% des particuliers bénéficieront d'un abattement pour les véhicules légers.

Second rapporteur : Bonsoir. Notre atelier s'est ouvert par une présentation du modèle de concession autoroutière, et a suscité des débats contradictoires à propos de la contribution respective de l'État et des collectivités locales, ainsi que du péage. Il a été dit que le péage était le prix à payer pour permettre un gain de temps, mais certains participants ont noté que ce gain de temps avait quelque chose de dérisoire, mis en balance avec les enjeux environnementaux que nous connaissons. Depuis la crise du Covid, nous assistons à un changement de paradigme qui devrait être mieux pris en compte dans ce projet : cet argument a été repris par plusieurs personnes opposées au projet autoroutier. Il a également été dit que le prix à payer pour la vitesse risquait d'être une source d'injustice sociale pour tous ceux qui ne seraient pas en mesure de s'acquitter du péage, et qui tout en payant leurs impôts, ne bénéficieraient pas pour autant de l'infrastructure autoroutière.

Certains partisans de l'autoroute ont estimé qu'en permettant un gain de temps, elle aurait aussi un effet positif sur l'emploi, et qu'il n'y avait pas lieu par conséquent d'affirmer que le projet allait creuser les inégalités sociales. D'autres personnes, enfin, ont estimé qu'opposer le gain de temps et les objectifs environnementaux était un peu artificiel, car tout laissait penser que de nouvelles solutions technologiques permettraient à l'avenir de réduire l'impact environnemental de l'autoroute : voitures électriques, hydrogène, etc.

Il a également été dit au cours de notre atelier que les contribuables, au travers de leurs impôts, étaient en droit d'attendre de l'État un désenclavement du territoire, et que ce désenclavement du territoire n'était finalement qu'un juste retour des choses. Tout le monde devrait par conséquent pouvoir bénéficier de la nouvelle infrastructure autoroutière.

Concernant les effets sur l'économie locale, il a été dit au cours de la présentation qui nous a été faite qu'une autoroute n'était souvent qu'un "catalyseur de tendances existantes". Ce point a beaucoup retenu l'attention, et nous avons presque tous été d'accord pour dire qu'une autoroute, en soi, ne suffirait pas pour pallier les difficultés que connaissent nos territoires. Pour tenir ses promesses, elle devra être intégrée à un projet global porté par nos deux collectivités de Poitiers et Limoges. Les deux villes ont chacune leurs spécificités mais sont complémentaires. Il faut donc intensifier les coopérations dans plusieurs domaines prioritaires : les universités, les CHU et la formation notamment.

Plusieurs motifs d'inquiétude ont été évoqués pour conclure cet atelier. Des inquiétudes concernant le possible déclin des commerces locaux desservis par la RN147. Des inquiétudes

également concernant le milieu naturel. Il a enfin été souligné qu'une même personne pouvait avoir différents niveaux d'analyse, selon qu'elle se situe à l'échelle locale, microlocale, ou à une échelle plus vaste : la région ou même seulement le bassin de vie. Voilà, j'espère avoir été claire.

Questions du public

Intervention du public : Au sujet de la justice sociale, on a aussi dit qu'il serait plus juste que tout le monde puisse circuler correctement, et que pour les entreprises, c'était un vrai atout de pouvoir disposer d'une autoroute.

Jean Veyrat, animateur de la réunion : Merci pour ce complément d'information. Nous allons maintenant passer à la phase de débat.

Intervention du public : Bonsoir. Je me permets d'insister sur le fait qu'il y a un problème de paradigme. Tous les problèmes environnementaux dont nous sommes abreuvés quotidiennement dans les journaux ne sont pas pris en compte et je pense que la façon de voir l'évolution de la mobilité, que ce soit pour les individus comme pour le fret, doit être complètement repensée à l'aune de ce qui nous est dit et de toutes les alertes que l'on a. Cela impose de repenser complètement ce qu'on fait et comment on le fait. Je trouve cette réunion vraiment très intéressante. Ce qui nous a été dit sur le fonctionnement économique d'une concession était très éclairant. Mais je pense qu'une réunion identique autour du projet alternatif, avec des explications similaires, serait vraiment très utile pour pouvoir prendre une décision collective, si possible consensuelle.

Jean Veyrat : Merci. Je précise que l'atelier qui se déroulera demain à Savigny-Lévescault sera un atelier de prospective qui portera justement sur l'évolution des modes de vie, l'évolution des technologies, et l'impact que cela aura sur les choix en matière d'infrastructures de transports.

Intervention du public : J'avais évoqué à la fin de notre débat, peut-être une autre possibilité. Si on avait deux portions en deux fois deux voies entre Lussac-Poitiers et Bellac-Limoges, il resterait la partie centrale où il n'y a rien de prévu. Mais alors, rien du tout. Si on choisissait ce modèle, on pourrait peut-être en profiter pour améliorer cette partie. On pourrait peut-être prévoir des créneaux de dépassement assez longs car il y a beaucoup de champs qui sont un peu à l'abandon dans cette zone. Il y aurait de la place pour faire trois voies pratiquement d'un bout à l'autre entre Lussac et Bellac, ou Saint-Bonnet de Bellac, avec des créneaux de dépassement suffisamment longs. Parce que quand il y a des créneaux de dépassement, même avec l'interdiction de doubler pour les poids lourds, ceux-ci doublent en permanence. Et ça bloque tout. Est-ce qu'il y a des solutions pour empêcher les poids lourds de doubler quand il y a des créneaux de dépassement ?

Jean Veyrat : Il y a deux questions. La deuxième n'est pas directement liée au projet d'autoroute, elle porte sur l'exploitation. La première renvoie à la façon dont a été élaboré le

scénario alternatif et pourquoi il a été choisi d'avoir un espace sans aucun aménagement entre Lussac et Bellac.

Michel Duzelier : Oui, je rappelle que le point commun entre les deux scénarios, c'est que la puissance publique prévoit le même budget dans les deux cas. Sur le scénario autoroutier, la subvention d'équilibre, qui est cofinancée par l'État et les collectivités, est de 450 millions. Donc, pour le scénario alternatif, il a été dit que si la puissance publique était capable de mettre 450 millions de subvention d'équilibre, il était possible de prévoir le même budget pour le scénario alternatif. Partant de ce constant, on a regardé les sections prioritaires à aménager d'un point de vue cadre de vie, sécurité, trafic, etc. Et il est ressorti que les deux sections sous influence des deux agglomérations de Poitiers et Limoges devaient être aménagées en priorité. C'est pour ça qu'on propose dans le scénario alternatif une mise à deux fois de voies entre Poitiers et Lussac et entre Bellac et Limoges, et qu'effectivement, entre Lussac et Bellac, la route reste un facteur limitant.

Intervention du public : Le flux dont vous parlez, qui sort de Limoges, et qui est important, il s'arrête à Berneuil ? Mais il passe où après ? Parce qu'il n'y a plus la place, là. S'il y a autant de monde, où est ce qu'on fait passer ce flux, dans Berneuil ?

Michel Duzelier : Le facteur limitant, et là, vous soulevez la question du non-aménagement de la section de Berneuil, c'est cette section, qui doit faire 6 ou 7 kms, et qui représente 80 millions d'euros. Il a fallu fixer des priorités pour faire ce scénario alternatif.

Intervention du public : Je suis désolé de toujours répéter la même chose, mais on a les 6 kms à la sortie de Couzeix, avec deux créneaux de dépassement, et jusqu'à Bellac, il n'y a rien d'autre. Arrêtons de faire croire qu'on va aménager. A Chamboret, il n'y a rien.

Jean Veyrat : Est-ce qu'on peut, peut-être pas kilomètre par kilomètre, détailler un peu plus, pour le scénario alternatif. Quel est le programme ?

Philippe Landais : C'est assez simple. Dans le scénario alternatif, vous avez les opérations inscrites au CPER : les 6,5 kms de la RN 147, au nord de Limoges, et les deux créneaux de dépassement, au nord de Berneuil et au nord de Chamboret. Et vous avez, également inscrit au CPER, le doublement de la RN520 entre l'A20 et la 147. S'ajoutent à cela l'aménagement à deux fois deux voies entre le nord de Limoges et le créneau de Chamboret, et l'aménagement à deux fois deux voies entre le créneau de Berneuil et l'ouest de Bellac. Vous avez donc quand même un aménagement relativement conséquent. La seule difficulté est que nous n'avons pas pu intégrer la traversée de Berneuil. Il manquait en gros 80 millions d'euros, et nous avons choisi de ne pas intégrer Berneuil. Mais encore une fois, c'est un sujet de discussion. Nous avons bien entendu qu'il y avait une attente forte pour dévier Berneuil.

Intervention du public : Je voulais faire une suggestion. Est-ce qu'on peut imaginer, à ce stade, que nous ayons un temps dédié à l'étude du ou des scénarios alternatifs ? Cela permettrait peut-être de faire émerger des propositions, et aussi d'avoir une vue plus fine de cette alternative. Les ateliers permettent d'envisager le scénario de l'autoroute, mais je sens bien sûr le scénario alternatif, il y a un manque en termes d'éléments factuels sur le sujet. Vous parliez d'expérience des citoyens, ou d'expertise d'usage. Je pense qu'un temps spécifique pourrait enrichir cette concertation.

Intervention du public : Alors, on a un désavantage, c'est qu'on a, pour la plupart ici ce soir, un certain âge. Mais cela nous permet aussi de faire quelques constats. Je suis conseiller départemental sortant du canton de Couzeix. Et j'ai assisté pendant des années à des réunions de concertation avec le préfet. Le CPER flèche soixante et quelques millions sur le premier créneau de 6,5 km. On nous le promet, mais pour le moment, il est parti sur la déviation de Lussac-les-Châteaux. Quant au financement de la RN 520, évalué je crois à 75 millions d'euros, il est prévu qu'il soit financé à peu près au tiers par le CPER. Mais aujourd'hui, il reste des financements à trouver. Et ce sur quoi je veux insister, c'est qu'on ne voit pas, après toutes ces années, pourquoi l'État, s'il n'y a pas une contrainte forte qui lui est imposée, mettrait 450 millions dans un projet où il ne serait contraint que par lui-même.

Michel Duzelier : À propos des opérations du CPER, vous faites référence à un avenant qui a été signé au mois de mai, l'an dernier, par la préfète de région et le président du conseil régional. Cet avenant a permis de redéployer des crédits au bénéfice des opérations qui étaient prêtes à démarrer dès 2022 à Lussac-les-Châteaux, dans la Vienne, et dans la Haute-Vienne pour les créneaux de dépassement. Cela ne veut pas dire que les opérations ont été arrêtées. Sur les opérations du CPER, on est sur le principe d'un financement budgétaire annuel. L'État définit les moyens au vu de l'état d'avancement des opérations. Toutes les opérations dont Philippe Landais a parlé avancement aujourd'hui à un rythme soutenu. Certaines sont à l'étude, d'autres sont en travaux. Il y en a deux qui vont commencer cette année : Lussac-les-Châteaux et les créneaux de dépassement déjà évoqués. L'année prochaine, sur la RN 147, les travaux au nord de Limoges vont commencer.

Concernant votre proposition, Madame, au sujet du scénario alternatif, et je parle sous le contrôle de Madame Haudebourg, il me semble que dans le dossier de concertation, les deux scénarios sont mis au même niveau, et présentés avec le même degré de précision. Et c'est tout l'enjeu de cette concertation de faire valoir l'intérêt que vous avez pour tel ou tel scénario, pour tel ou tel avis argumenté.

Intervention du public : J'avais une question à propos de la subvention d'équilibre. On a bien compris que l'État était en première ligne, et les collectivités également. Mais curieusement, on n'entend jamais parler de la région Nouvelle-Aquitaine. Et pourtant, c'est bien un projet

structurant pour la région que de relier ces deux ex-capitales régionales que sont Poitiers et Limoges.

Alors, est-ce qu'il est dans les compétences de la région Nouvelle-Aquitaine de contribuer à cette subvention d'équilibre, et est-ce qu'elle peut y contribuer en déterminant elle-même le montant de sa contribution ? Ou est-ce qu'il y a une répartition des compétences qui fait qu'elle n'est pas en première ligne ?

Jean Veyrat : Monsieur Duzelier, cela peut être intéressant pour le public d'avoir des précisions à la fois sur la subvention d'équilibre, et sur la manière dont sont déterminés les financements CPER.

Michel Duzelier : Pour chaque opération du Contrat de plan Etat-Région, des négociations sont menées. Si l'on prend l'exemple de la déviation de Lussac, il y a différents cofinanceurs. Le département de la Vienne en est un. Concernant la subvention d'équilibre, estimée à 450 millions, son financement fera l'objet de négociations entre l'État et les collectivités, dont la région Nouvelle-Aquitaine fait partie. Les clefs de répartition seront débattues dans le cadre de ces négociations, qui pourront aller au-delà de la concertation en cours.

Intervention du public : Monsieur Duzelier, les sommes sont identiques pour le scénario autoroutier et pour le scénario alternatif, mais on n'a pas la même chose pour le même montant. D'un côté, pour le scénario autoroutier, on a 120 kms d'autoroute, et de l'autre 73. Et si j'ai bien compris ce que vous avez dit, pour le scénario alternatif, il faudra aller chercher les financements au coup par coup, alors que sur le scénario autoroutier, il n'y aura pas cette difficulté, puisqu'on aura un concessionnaire qui mettra l'argent d'un coup.

Michel Duzelier : Comme vous l'avez justement dit, les caractéristiques des deux projets ne sont pas identiques, puisque l'on a d'un côté 70 kms de tracé neuf, et de l'autre 30 à 40. Une fois encore, ce qui a motivé le scénario autoroutier, c'est que la puissance publique n'était pas en capacité de mettre 1 milliard d'euros sur la table à l'instant T. Et le concessionnaire, par ses fonds propres, les emprunts, a une capacité à financer beaucoup plus vite. On estime la date de mise en service à 2030 pour le scénario autoroutier, et 2035 pour le scénario alternatif.

Intervention du public : Madame a posé une question à propos de la contribution de la région à ce projet. Alain Rousset, qui est un président visionnaire, en 2002, 2003 ou 2004, je ne sais plus, a lancé le projet d'autoroute A65. Je rappelle que Pau et Bordeaux n'étaient pas reliées. Pau-Langon a vu le jour exclusivement grâce à la volonté d'Alain Rousset.

Je rappelle qu'Alain Rousset n'a eu aucun état d'âme à ce moment-là pour adosser ce dossier de l'A65 à une concession autoroutière, et qu'évidemment la région Aquitaine de l'époque a pris toute sa part dans le financement du contournement d'Aire-sur-l'Adour. Et aujourd'hui, je ne vois pas qui, dans le sud de la région Nouvelle-Aquitaine, se plaint d'avoir cet itinéraire A65. Les

riverains l'utilisent ou ne l'utilisent pas. Néanmoins, l'autoroute existe. Les gens de Pau viennent à Bordeaux dans des conditions sécurisées. Les gens de Mont-de-Marsan, les gens d'Aire-sur-l'Adour sont reliés.

Je ne vois donc pas comment la région Nouvelle-Aquitaine pourrait avoir porté ce projet il y a quinze ans, et ne pas être aujourd'hui dans le même état d'esprit pour l'aménagement entre Limoges et Poitiers qui, je le rappelle, est toujours dans sa région administrative. Je n'ai donc pas d'inquiétude par rapport au financement porté par la région Nouvelle-Aquitaine et la volonté du président qui, à de nombreuses reprises, s'est prononcé très favorablement pour cet aménagement. Il n'y a qu'à reprendre ses écrits et ses enregistrements sonores.

Jean Veyrat : Et je rappelle qu'il reste encore quatre réunions de concertation au programme pour avoir une prise de position de la région.

Intervention du public : J'ai besoin d'un éclaircissement, parce que je n'ai pas le projet sous les yeux, mais il me semble que les subventions d'équilibre, dans ce que j'avais lu sur le projet autoroutier, pourraient aller jusqu'à 771 millions. Pourquoi est-ce qu'à chaque fois, on ne parle que de 450 millions ?

Michel Duzelier : Dans le dossier, effectivement, vous avez des fourchettes qui sont indiquées. On a pris la fourchette basse de 450 millions car c'est sur cette base que le ministre demande de négocier la subvention d'équilibre avec les collectivités.

Intervention du public : *[ironiquement]* Dans tout projet, c'est bien connu, c'est toujours la fourchette basse qui est privilégiée. On voit que Lussac, à l'origine, était prévu à 35 millions d'euros et les coûts ont finalement été très supérieurs.

Michel Duzelier : Pour Lussac-les-Châteaux, vous me parlez de coûts d'opération. Il y a eu un surcoût dû à des problèmes de géotechnique, à des franchissements de carrière. Cela arrive parfois sur nos opérations. Là, on parle de subvention d'équilibre. Ce sont deux choses différentes.

Jean Veyrat : Plus personne ne veut intervenir ? Madame Haudebourg, je vais vous demander de conclure.

Conclusion de l'atelier

Sylvie Haudebourg : Alors tout d'abord, merci pour cet atelier qui a été très riche, comme l'atelier mobilité d'ailleurs. Je n'ai pas pu me dédoubler entre les deux groupes parce que je voulais entendre les deux parties du sujet économique, mais je vois que ça a été très riche, très

intéressant. Alors, j'ai deux remarques. Sur ces affaires de coûts, entre les coûts CPER, les subventions d'équilibre, les coûts à rajouter selon qu'on parle de l'autoroute ou du scénario alternatif... Il nous a semblé utile de demander à la DREAL de faire une fiche récapitulant tout cela. Cela reprendra des éléments du dossier, mais il serait utile de remettre en perspective le coût complet d'une infrastructure, quelle qu'elle soit. Et de réexpliquer ces notions de fourchettes, basse et haute.

J'en viens à mon second point. Vous avez bien compris que dans le dossier de concertation, il y a un projet cible et un projet alternatif qui partent de jeux d'hypothèses posées par le ministère. Nous-mêmes, à la CNDP, avons pris acte de la nature des projets portés qui, bien évidemment, ne recouvrent pas l'ensemble des possibles. Il y a, je ne dirais pas une infinité, mais il y a plusieurs façons d'améliorer la mobilité entre Poitiers et Limoges, par la route ou par d'autres modes. On ne demande pas au maître d'ouvrage de couvrir tous les possibles. Mais la concertation est là aussi pour que puissent être exposées d'autres alternatives jugées crédibles par des citoyens, des collectifs ou des associations. Je ne peux donc que vous encourager à poursuivre la dynamique d'ores et déjà enclenchée, avec des analyses ou des propositions d'alternatives. L'objet de la concertation, ce n'est pas que le maître d'ouvrage arrive avec tous les possibles imaginables et étudiés. La concertation est là pour que puissent s'exprimer d'autres idées, d'autres propositions. N'hésitez pas à nous faire parvenir vos contributions, qui seront portées sur le site. Vous en trouverez déjà quelques-unes.

Alors après, qu'est-ce qu'on fait de toute cette matière ? Dans les débats publics ou les concertations auxquelles j'ai participé, j'ai pu constater qu'il n'est pas toujours possible d'en discuter pendant le temps de la concertation. Parce que souvent, les contributions arrivent de façon échelonnée, et souvent d'ailleurs en fin de concertation. Mais ce qui est très clair pour nous, garants, c'est que dans notre analyse, dans notre bilan, on regarde toutes ces propositions. On les remet en perspective, on les affiche et nous demandons toujours de façon constante au maître d'ouvrage de fournir des analyses des propositions qui sont faites. Je tenais à le préciser. Cela fait partie de la transparence qui vous est due. Et d'ailleurs, la CNDP a mis en place depuis quelques années une procédure qui consiste à donner un avis sur la façon dont ont été pris en compte les éléments portés à la concertation, et les réponses apportées aux propositions qui sont faites.

Cela a été très bien dit : il y a plusieurs échelles d'analyse. Et il n'est pas toujours possible de concilier ces différents niveaux d'analyse. Mais il est intéressant et utile de les faire apparaître, et de voir les enseignements qu'en tirera l'État au travers de la DREAL, la manière dont il les prendra en compte. Voilà, je pense que nous pouvons clôturer cet atelier qui a été dense, riche et qui nous a occupés trois heures, pour la bonne cause.