



Concertation préalable du public

## Compte-rendu de l'atelier agriculture

Mardi 25 janvier 2022 – Nantiat



*42 personnes ont participé à ce premier atelier sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges qui s'est tenu à Nantiat le 25 janvier 2022. La réunion s'est déroulée en présence de Jean-Daniel Vazelle, garant nommé par la CNDP.*

*Elle s'est déroulée en deux temps : les participants ont d'abord travaillé dans 3 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 :** Notre discussion a porté sur trois points : l'état de l'agriculture en Haute-Vienne, les besoins de mobilité du monde agricole, et les impacts que pourrait avoir l'autoroute sur le monde agricole.

Sur le premier point, l'état de l'agriculture, notre groupe a fait un constat assez morose. On constate le déclin des filières ovines. Il y a très, très peu d'ovins, et la filière bovine suit le même chemin. On s'est tous fait la réflexion que d'ici 15 ans, le secteur bovin serait dans le même état que le secteur ovin. Il y a une pyramide des âges aussi qui fait très peur, avec grosso modo 50% des exploitants qui ont plus de 50 ans. Je vous laisse imaginer d'ici 10 ans où en sera, avec un faible potentiel de repreneurs. Il y a des difficultés qui sont propres au territoire parce qu'on est placé entre les grandes zones de plaine à fort potentiel agronomique et les zones de montagne, qui bénéficient davantage d'aides et de primes. En Haute-Vienne, on a plus de difficultés que dans la Vienne, pour faire une conversion en grandes cultures. Nous, on est obligé de rester davantage sur de l'élevage, avec un potentiel agronomique plus faible.

Il y a eu consensus pour dire que les prairies avaient un fort potentiel de captation du carbone, et il faut essayer de le conserver. On s'est aussi dit que la Nouvelle-Aquitaine est la première région agricole de France, mais qu'il y a un problème, c'est une région très variée, entre les Landes, département avec un fort taux de grandes cultures entre guillemets et nous, et la Haute-Vienne, où on ne peut faire que de la polyculture et de l'élevage. Il y a une diversité énorme et l'élevage, c'est le parent pauvre de l'agriculture aujourd'hui.

Sur les besoins de mobilité, on s'est dit qu'il faudrait que l'autoroute nous serve au niveau local. Qu'il y ait beaucoup de sorties et que tout le monde au niveau local puisse en bénéficier. On constate que nos fournisseurs essaient d'éviter au maximum la N147. Et c'est forcément préjudiciable pour l'agriculture. On s'est également dit qu'il faudrait faire attention aux coûts d'entrée sur l'autoroute, que cela ne nous coûte pas trop cher. Il faudra bien réfléchir, entre aménager une 4 voies ou aménager une autoroute.

Concernant le troisième point, sur les impacts de l'autoroute sur l'agriculture, nous avons fait un premier constat : il y aura forcément des impacts pour les exploitants qui vont être touchés par le tracé. Il y aura des pertes d'exploitations, car les structures seront traversées, seront divisées. Il y aura donc absolument besoin d'un aménagement. Il faudra faire de la réserve foncière pour compenser les agriculteurs. Il faudra que la Chambre d'agriculture soit très vigilante pour que les agriculteurs ne perdent pas trop, même si la compensation ne permettra pas de compenser intégralement les pertes. Il faudra faire attention à la biodiversité. Il faudra absolument qu'il y ait une vraie restructuration au niveau des fermes, et que l'activité, pour déplacer le matériel, déplacer les animaux, ne soit pas trop impactée, que l'élevage ne soit pas trop impacté. Il faudra peut-être faire entre voisins des restructurations pour que l'autoroute ait le moins d'impacts possible.

**Jean Veyrat, animateur de la réunion :** Merci beaucoup. La parole est maintenant au rapporteur du second groupe.

**Second rapporteur :** Juste une remarque pour commencer. Je m'étonne, quand vous parlez de l'autoroute, de l'emploi du futur, et pas du conditionnel. "Il faudra", cela veut dire que l'autoroute serait déjà dans les tuyaux. On a quand même discuté de deux scénarios. Il vaudrait donc mieux dire : "il faudrait"...

Je ne vais pas reprendre les questions dans l'ordre mais plutôt relever les points de convergence et les points de divergence qui sont apparus dans notre groupe.

Concernant les points de convergence, on était toutes et tous d'accord sur la nécessité d'un aménagement routier, notamment pour améliorer la sécurité.

Un autre point de convergence, c'est malheureusement le constat que la profession d'agriculteur est en déclin.

Mais il y a eu aussi pas mal de points de divergence, en particulier en ce qui concerne les deux scénarios possibles, celui de l'autoroute ou celui du réaménagement de la Nationale 147. Pour les personnes qui sont plutôt pour l'autoroute, l'argument principal, c'est un accès plus rapide et moins coûteux pour le matériel agricole ; avoir un accès plus simple, plus rapide et a priori moins cher pour le matériel agricole. Ce qui est souvent évoqué pour défendre l'autoroute, c'est la notion d'enclavement. Et il y a eu un désaccord sur cette notion parce qu'en fait, pour certains, ce n'est pas un territoire enclavé si on le compare à d'autres territoires comme le Vercors, avec une autoroute, l'A20 à côté, et des nationales qui partent de Limoges. C'est un argument qui n'a pas été retenu par tout le monde.

Autre point de convergence : la nécessité d'un aménagement, notamment pour la sécurité. Il a été relevé que, quel que soit l'aménagement, deux fois deux voies où autoroute, la sécurité serait améliorée dans les deux cas.

Il y a quelque chose qui a semblé être une absurdité pour la quasi-totalité des participants. C'est qu'il est prévu dans le scénario autoroutier 10 zones de rétrécissement à une voie. Cela nous a paru extrêmement étonnant. Quel est l'intérêt ? On s'est posé la question, sachant qu'a priori, l'argument est économique. Une économie d'une quarantaine de millions d'euros sur un budget de plus d'un milliard ?

Concernant l'agriculture, il a été dit que le scénario alternatif permettrait une moindre artificialisation des sols, parce qu'une fois qu'elle est artificialisée, la terre est perdue. Certaines personnes ont précisé aussi que pour les compensations évoquées, il n'y a pas que des compensations financières. Il y a aussi des compensations environnementales, c'est-à-dire que pour les zones qui seront détruites par l'autoroute, et notamment des forêts, il faudra bien des compensations. Cela impliquera des réimplantations de forêts, et ces réimplantations se feront sur des parcelles agricoles.

Le transport des matériels agricoles a également été abordé. Dans les deux scénarios, les matériels agricoles ne seraient pas acceptés sur le réseau. Donc, il a été évoqué le possible aménagement de chemins qui permettraient de compenser ces travaux. Mais il a été souligné l'importance du rétablissement des petites routes pour la circulation de ces engins agricoles. Il a aussi été indiqué que la simple évocation du tracé a pu rebuter certains jeunes agriculteurs à

s'installer dans cette zone du tracé, de peur de voir leur ferme dévalorisée du fait de cette construction.

Il nous a semblé très pertinent de solliciter le monde agricole aujourd'hui, parce que c'est forcément la profession qui sera la plus impactée par les choix qui seront faits.

Et enfin, il nous a paru un peu étonnant de faire appel pour ce projet au cœur et non à la raison. Je m'explique. On est face à une profession qui est en souffrance. Plutôt que de faire appel au cœur, on aurait besoin de méthode. Il y a déjà eu des expériences qui ont été faites dans d'autres endroits. L'A65 a été citée. Quels sont les chiffres ? Quelles ont été les répercussions ? Est-ce que ça a aidé le monde agricole d'avoir une autoroute ? Avoir des chiffres plutôt que de faire parler le cœur nous permettrait de raisonner, et pas de nous emporter, même s'il y a une certaine détresse qui peut se comprendre.

**Jean Veyrat** : Merci beaucoup. J'appelle le rapporteur du troisième et dernier groupe.

**Troisième rapporteur** : Nous avons d'abord fait un état des lieux. La discussion a ensuite porté sur les tendances inquiétantes et les impacts à éviter. Et nous avons enfin évoqué des exemples à suivre, et puis peut-être des éléments de méthodologie concernant le calendrier.

D'abord pour les filières, il a été constaté que la filière des ovins conservait un certain potentiel. Il y a un abattoir à Bellac, quelques circuits courts... C'est un point fort du secteur. Les céréales se sont bien développées, mais on peut s'interroger sur les perspectives futures.

En ce qui concerne l'économie agricole, il y a aussi la question de la mobilité, qui concerne cet atelier en raison du problème des conjoints, souvent évoqué. Nous avons parlé de l'agrotourisme, qui pourrait se développer. Des tendances inquiétantes ont été relevées : l'augmentation de la friche notamment, corrélée avec une augmentation de la taille des exploitations, ainsi que la vacance du bâti.

Parmi les impacts à éviter, on a évoqué la nécessité de réduire l'artificialisation (quelqu'un a souligné qu'on n'a qu'une seule planète), et la nécessité également d'éviter la segmentation des parcelles.

Et sinon, en termes d'exemples à suivre, l'un d'entre nous a souligné qu'on pourrait s'inspirer de ce qui a été fait pour la gestion du foncier par RFF sur la LGV entre Tours et Bordeaux.

Une autre personne a aussi souligné l'exemple de l'A89, l'autoroute entre Bordeaux et Clermont, qui n'aurait pas particulièrement dynamisé le territoire. Et enfin, il y a une question qui a été posée concernant les effets de l'autoroute sur la démographie : le repeuplement de nos territoires passe-t-il nécessairement par la construction d'une autoroute ?

**Jean Veyrat** : Merci. Nous sommes un peu en retard ; je vous propose que nous nous donnions jusqu'à 20h45 pour débattre des propositions qui ont été faites. Monsieur, vous êtes intervenu comme rapporteur du second groupe.

## Questions du public

**Intervention du public :** Oui, juste un mot, car il y a deux choses que j'ai oubliées dans mon compte-rendu. On a évoqué le rôle de l'association Terre de Liens pour essayer de réinstaller des agriculteurs dans le coin et il a été dit aussi que le choix de cette association est de faire appel à des agriculteurs qui privilégient les circuits courts. Ce qui va à l'encontre de l'idée d'autoroute et de grande circulation. Et suivant cette même logique environnementale, on s'est demandé si plutôt que d'investir massivement dans une autoroute, ce qui peut être un non-sens aujourd'hui au vu de l'urgence climatique, il ne vaudrait pas mieux plutôt investir dans le fret ferroviaire.

**Intervention du public :** C'est une question à l'adresse des personnes qui sont garantes de ce débat. Est-ce qu'on aura accès à une synthèse de tous les groupes de travail ?

**Jean-Daniel Vazelle :** L'ensemble des comptes-rendus, comme les réponses aux questions qui sont déposées en ligne, apparaîtront sur le site internet de la concertation. Il y a juste un temps d'élaboration, puis de validation qui fait que ce n'est pas immédiat. Mais c'est une obligation, dans le cadre d'une concertation préalable avec garant, de mettre en ligne les réponses et de mettre en ligne les comptes-rendus.

**Intervention du public :** Est-ce qu'on pourra aussi voir ces documents consultables sur le site de la DREAL ?

**Jean-Daniel Vazelle :** Oui, tout à fait. Tout ce qui est donné, tout doit être public, doit être mis à disposition.

**Jean Veyrat :** Merci. Est-ce que vous avez d'autres propositions, d'autres questions ? Je le précise : cet atelier porte sur l'agriculture, et on y a donc surtout et heureusement parlé d'agriculture, car sinon cela aurait été une occasion manquée. Mais il y avait aussi une volonté de mailler le territoire, en étant aujourd'hui à Nantiat, demain à Bussière-Poitevine, après-demain à Lussac. Donc, on peut comprendre aussi qu'il y ait des gens ici ce soir, qui sont peut-être des habitants très proches de Nantiat et qui souhaitent s'exprimer sur des sujets plus généraux. Si vous avez des observations, des remarques, n'hésitez pas.

**Intervention du public :** Oui, c'est une question qui ne porte pas spécifiquement sur l'agriculture, mais qui intéresse le milieu agricole, évidemment. Est-ce que le périmètre d'étude tient compte également des flux, et propose des solutions complémentaires aux projets en cours sur la N520, qui est l'ancienne D2000, et qu'il est impératif de doubler également, ce qui est une promesse de l'État depuis une vingtaine d'années ? J'ai la même interrogation sur les flux qui vont de Mézières-sur-Issoire à Bellac jusqu'à Guéret, c'est-à-dire la N145, qui est un lieu



particulièrement accidentogène. Et le fait d'améliorer, ce que nous souhaitons tous, le tracé de la N147, va entraîner des modifications importantes ou ne peut se faire qu'en complément des aménagements que je viens de citer. Est-il prévu d'inclure ces problématiques dans la réflexion globale ?

**Michel Duzelier** : Alors, sur la RN 520, c'est déjà prévu, puisqu'on a une opération qui est inscrite au contrat de plan État-Région 2015-2022. Elle est à un stade moins avancé que les autres opérations sur la N147. On devrait avoir l'enquête publique l'année prochaine, et bien entendu, les crédits seront mis au fur et à mesure. C'est une opération qui a vocation à aller à son terme ; il s'agit de mettre à deux fois deux voies cet axe. Pour la 145, il y avait dans l'étude du projet autoroutier 147 une option, une variante d'étude que le bureau d'étude avait appréhendée, et cette variante avait été écartée parce que le trafic de la 145 n'avait pas d'impact sur Poitiers-Limoges.

**Intervention du public** : On a beaucoup dit que la N147 est très accidentogène. Par contre, le taux de tués et blessés hospitalisés sur la N145 est deux fois plus important que sur la N147. Et c'est surprenant d'avoir laissé tomber la N145. Alors, on pourrait se poser la question : est-ce que le Ministre, député de Limoges, n'a pas simplement voulu favoriser sa jonction, et un peu laissé tomber quelque chose qui augmentait l'enveloppe financière du projet ? C'est très surprenant d'avoir laissé tomber cette portion très accidentogène...

**Philippe Landais** : Quand je ne sais pas, je dis que je vérifierai.... Ce que je veux dire par là, c'est qu'il faudra qu'on regarde le périmètre. Sauf erreur, il doit intégrer la RN145 dans sa globalité. Et la RN145, vous le savez, va beaucoup plus loin, jusqu'à Montluçon. Il faudrait que je vérifie si les chiffres qui sont donnés intègrent ce secteur qui est à deux fois deux voies.

**Intervention du public** : Je voulais être bien certain qu'il y avait un intérêt pour la profession agricole et le repeuplement du nord de la Haute-Vienne, à ce que nous ayons une autoroute. On a beaucoup parlé dans mon groupe de travail de désertification et il a été dit qu'une nouvelle route pouvait amener de la population. Il serait vraiment intéressant qu'on ait des chiffres pour en débattre. Et voir si d'autres projets de ce type, ailleurs en France, ont permis d'inverser la courbe. Nos territoires seront très directement impactés, aussi bien en termes de surface agricole que de qualité de vie pour les riverains. Est-ce que l'intérêt du projet n'est pas surtout macro-économique ? On a beaucoup parlé dans notre groupe des camions qui venaient en majorité apparemment des ports du Havre et de Saint-Nazaire. Bref, ce projet a-t-il un réel intérêt pour nous, population du Nord Haute-Vienne ? Ou est-ce qu'une fois de plus, on va être traversé par un ruban de goudron et au final, n'en tirer aucun bénéfice ? Beaucoup de gens autour de moi me disent qu'ils ne paieront pas 3 euros pour aller faire leurs courses en zone nord, à Limoges. Ils prendront l'ancienne nationale. Ce serait bien qu'on ait des études permettant d'être sûr des bénéfices du projet pour notre département.

**Intervention du public :** On peut voir les choses de cette façon, mais on peut voir les choses d'une autre façon. C'est que si on ne fait rien, dans dix ans, quelle population il restera ?

**Intervention du public :** Prenez la 2x2 voies qui traverse la Creuse, qui va de Guéret jusqu'à Montluçon. Quand vous traversez l'est de la Creuse et que vous passez par Gouzon, Chambon-sur-Voueize et Evaux-les-Bains, on n'a pas le sentiment qu'il y ait eu une révolution en termes de dynamisation, alors que l'autoroute est gratuite. On y roule à 110, certes, mais elle est gratuite.

**Intervention du public :** Mais si on ne fait rien, qu'est-ce qui reste ?

**Michel Duzelier :** C'est une très bonne question. On a un atelier spécifique la semaine prochaine sur l'économie. Il faut qu'on sollicite notre ministère pour examiner d'un peu plus les retours d'expérience sur ces questions.

**Jean Veyrat :** Je précise un point à ce sujet. Il y avait beaucoup de réunions qui étaient groupées sur le mois de janvier : deux réunions ces deux dernières semaines, et cinq ateliers en deux semaines. Nous sommes bien conscients qu'il n'est pas possible d'apporter des réponses à toutes les questions, surtout en direct. Mais il y aura ensuite un mois d'interruption, avant deux réunions de restitution et une réunion de clôture au mois de mars. Et le but, c'est aussi que la DREAL et ses bureaux d'études puissent d'ici là travailler sur les questions qui ont été posées pour essayer d'avoir des arguments et des données un peu plus étayées. Parce que ce n'est pas toujours évident, sur des questions importantes et complexes comme celles-là, de fournir une réponse en direct.

**Intervention du public :** Dans notre groupe de travail, on a bien discuté des incidences environnementales pour le monde agricole. J'habite un hameau situé à 800 mètres de la future autoroute. Nous sommes trois agriculteurs dans ce hameau, et j'aurais aimé avoir plus d'informations sur les compensations environnementales en termes de barrières écologiques pour éviter les nuisances sonores causées par les poids lourds.

**Philippe Landais :** Est-ce que la question est bien de savoir quelles sont les mesures prises en termes d'impact acoustique ? Si c'est bien le cas, il y a des textes qui imposent un respect des seuils de niveau sonore, et ces seuils varient selon que la maison était préalablement en situation d'ambiance sonore modérée ou non modérée. C'est très encadré. Et donc, nous avons obligation de respecter ces seuils réglementaires après aménagement. Cela se fait par des merlons, par des écrans ; il n'y a pas de souci là-dessus. Cela étant, on s'aperçoit qu'il y a une demande sociétale pour aller au-delà. Et on essaye, au travers des aménagements, de réaliser

des masques visuels. Il s'agit de merlons paysagers qui font écran finalement à la route et qui permettent de prendre en compte également la part de subjectivité qui existe dans la perception du bruit.

## Conclusion de l'atelier

**Jean-Daniel Vazelle** : Un grand merci pour votre contribution. Je pense que les ateliers, c'est toujours quelque chose d'intéressant parce que cela permet à certaines personnes qui ne s'expriment pas lors des grandes réunions, peut-être parce qu'elles n'osent pas, de pouvoir le faire. Et je pense aussi que la confrontation des idées permet d'aller un peu plus loin. Je vous remercie pour tout ce que vous avez dit et du travail que vous allez demander à la DREAL, qui aura l'obligation de vous répondre. Ce retour d'expérience est intéressant parce que la concertation ne va pas se baser uniquement sur des "on pense que"... S'il a des retours d'expérience, c'est bien de les avoir chiffrés. Donc, il va y avoir ces ateliers demain, après-demain. La semaine prochaine, il y aura un petit laps de temps, comme cela a été dit, avant la restitution de tous ces ateliers. C'est important, cette matière, de la restituer auprès de vous pour de voir s'il faut aller encore un peu plus loin ou s'il y a des choses qui on n'ont pas encore été dites.

Je vous invite à participer si vous le pouvez. Et puis, il y a le site. N'hésitez pas à y apporter vos contributions. C'est important. On les lit toutes, on en est à plus de 800, peut-être 900 contributions. Elles vont être toutes bientôt sur le site. Et puis, si vous avez des documents que vous pensez nécessaire de partager, là aussi, n'hésitez pas. Ils seront mis dans la bibliothèque du site pour être disponibles à tout le monde. Le principe de la concertation, c'est d'être transparent. Ce qui est donné comme document est donc sur le site, et vos contributions seront aussi accessibles à travers les comptes-rendus qui sont en cours d'élaboration. Je ne vais pas être plus long. Je vous souhaite un bon retour à tous.

À bientôt, pour d'autres ateliers ou réunions.