



Concertation préalable du public

Compte-rendu de l'atelier environnement

Mercredi 26 janvier 2022 – Val d'Oire et Gartempe



35 personnes ont participé à ce deuxième atelier sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges qui s'est tenu à Val d'Oire et Gartempe le 26 janvier 2022. La réunion s'est déroulée en présence de Sylvie Haudebourg et Kasia Czora, garantes nommées par la CNDP.

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

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

Restitution du travail en groupe

Premier rapporteur : Bonjour à tous. Dans le premier groupe, comme dans le second, nous avons abordé deux thématiques : l'environnement et la biodiversité. Sur ces deux thématiques, il y a en gros 7 points qui ont été mis en avant. Le premier, ce sont des éléments de contexte dont nous avons pris connaissance au travers d'une analyse présentée par un bureau d'études. Cette analyse est partielle, car on est en phase de concertation et il n'y a pas eu d'inventaire à ce jour de la faune et de la flore. Il en ressort que l'on a un milieu naturel qui a déjà été façonné par l'homme, avec aujourd'hui un paysage bocager considéré par l'ensemble des participants comme une richesse à préserver. Il y a eu de nombreuses discussions sur la compensation et l'application du principe Éviter, réduire, compenser. Une compensation n'est pas un remplacement. On a vu qu'il y avait de grandes inquiétudes sur le sujet, avec des demandes de clarification concernant la mise en application de cette démarche, éviter, réduire et surtout compenser. Des inquiétudes également, ou plutôt des questionnements, sur les réglementations. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, le débat sur la question du PLU, du SRADDET et la question de l'artificialisation n'est pas tout à fait claire, puisqu'il manque un certain nombre d'éléments réglementaires. Il y a eu beaucoup de questions sur le sujet, questions restées sans réponses, et on a noté un manque de retours d'expérience sur la compensation, à nouveau.

Voilà pour les principaux constats concernant l'environnement et la biodiversité. Sur la partie "cadre de vie", nous avons vu qu'il y avait consensus sur le fait qu'il manque des services localement. Il a été fait référence aux médecins, au manque d'entreprises et au besoin de désenclaver les territoires. Il a été noté que les agriculteurs n'avaient pas de repreneur sur ce secteur bien souvent, et que leurs conjoints avaient des difficultés pour travailler à l'extérieur. Sur la partie de Bellac, on a constaté qu'il y avait des craintes concernant un possible retour du trafic si l'autoroute voyait le jour. Il y a également eu des discussions autour de l'accidentologie, et il a été noté qu'il y avait moins d'accidents sur une autoroute que sur une route départementale. On a également noté l'absence du bilan carbone avant et après le projet. Il y a enfin eu des échanges à propos de la question du bruit. Il y aurait aujourd'hui, d'après les chiffres cités par le bureau d'études, environ 3000 habitants qui, aujourd'hui, seraient impactés par le bruit. Et demain, avec le projet autoroutier, on se situerait aux alentours de 400 habitants sur 175 habitations. Il a également été précisé que la question du bruit devait faire l'objet de mesures correctives obligatoires.

Second rapporteur : Notre groupe a d'abord travaillé sur la problématique du cadre de vie, et plus spécifiquement du bruit, des nuisances sonores qui existent déjà et qui devront être prises en compte à l'avenir. Il a été demandé aussi que des comparaisons claires soient établies concernant les impacts associés aux deux solutions proposées. Et puis une controverse a ensuite opposé certaines personnes qui pensaient que l'autoroute allait permettre de développer le territoire, et d'autres qui pensaient au contraire qu'elle serait sans effets. Nous n'avons pas pu consacrer beaucoup de temps à la thématique de la biodiversité après la présentation du bureau d'études, dont il a été dit que les conclusions reposaient essentiellement sur un travail de bibliographie. Il a été dit ensuite que la perte de biodiversité ne serait pas compensable, aussi

bien pour les espèces ordinaires que pour les zones humides. De très gros problèmes se poseront pour réussir à compenser, et cette compensation sera probablement incomplète. Le bureau d'études a opposé que des méthodes existaient, sans totalement dissiper les interrogations et l'impression que malgré la compensation, incomplète, il y aura une perte de diversité.

Suite à cela, le problème de l'économie a de nouveau été invoqué pour justifier la nécessité de développer le territoire, quoi qu'il en coûte pour l'environnement. Il a également été dit à la fin de la discussion que la biodiversité était aussi un atout pour les territoires, et des exemples ont été donnés de territoires riches de leur biodiversité. Et la question a été posée de savoir s'il fallait aussi des routes pour arriver dans ces territoires.

Jean Veyrat, animateur de la réunion : Merci beaucoup. Je vous remercie et je vous félicite pour ces rapports à la fois concis et complets. On va maintenant passer aux questions. Vous pouvez avoir des questions ou des avis qui feront l'objet de réponses par d'autres personnes dans la salle ou qui peuvent s'adresser, bien sûr, à la DREAL ou même aux garants.

Questions du public

Intervention du public : J'ai une question qui n'est pas forcément en lien avec les ateliers, mais qui peut préoccuper un certain nombre d'entre nous. En cas de passage du fuseau près de chez soi, à partir de quelle distance est-on exproprié ?

Philippe Landais : En fait, la réponse est très liée à la réduction des impacts acoustiques. En règle générale, on n'exproprie pas des gens pour lesquels les mesures de protection acoustique permettent de respecter les niveaux sonores. Cela veut dire que pour être exproprié, il faut être soit sous l'emprise, ou en être tellement proche (en gros, la fenêtre au bord de l'emprise...) que l'on n'est pas en mesure d'apporter de réponses sur le plan acoustique. Et dans ce cas, assez exceptionnel, mais qui peut se produire, on peut ouvrir une négociation amiable pour proposer au riverain d'acheter la propriété. Ce n'est pas la distance, c'est l'acoustique qui est déterminante. À partir du moment où on peut réduire le niveau sonore, ça ne rentre pas dans l'emprise, et donc on fait des protections acoustiques.

Intervention du public : Le maître d'ouvrage fait-il des relevés acoustiques avant et après ?

Philippe Landais : Alors, avant, dans le cadre des études d'impact, on réalise de multiples mesures de niveau sonore qui permettent de modéliser l'ambiance sonore. C'est un panorama qui peut se représenter d'ailleurs avec des couleurs. Vous le verrez, il y aura des cartes où sont indiqués les niveaux sonores. Cela permet d'évaluer le niveau d'ambiance sonore aux abords des maisons. Et ensuite, dans le cadre d'un projet, on est capable, grâce à la modélisation, de mesurer l'impact sonore avant aménagement sur chacune des maisons qui sont aux abords.

Intervention du public : Je regrette que le volet climat soit relativement peu abordé. Dans le document que vous avez distribué, vous n'abordez le problème de la qualité de l'air qu'au travers des pollutions nuisibles dans l'immédiat pour la santé. Le problème des gaz à effet de serre représente quand même un problème pour l'avenir, un problème pour la santé. Alors effectivement, on peut bien sûr dire que notre territoire serait peut-être moins sujet que d'autres à des problèmes de canicule. Mais il y a tout de même ce problème de santé, ce problème qui est non seulement humain, mais général. Et on a un petit peu l'impression que l'on n'en parle pas. C'est un peu dommage. Je crois qu'il y aurait besoin sans doute d'avoir une vision à plus long terme, plus large que celle simplement qu'on peut avoir chez soi, pour soi, sans forcément penser à nos enfants et petits-enfants. Et c'est un sujet dont on a un peu l'impression qu'il passe à la trappe.

Philippe Landais : Sur cette question, nous avons un avis de l'autorité environnementale qui nous dit qu'il n'y a pas de bilan carbone à ce stade, mais qu'il faudra le prévoir dans le cadre des études d'impact. Ce qui sera fait, bien entendu. Pour autant, nous avons souhaité pouvoir apporter des éléments de réflexion quant à l'impact carbone des différents scénarios. En gros, on a la situation actuelle, les opérations du CPER, une alternative qui est un aménagement partiel, et un scénario autoroutier. Cela fait quatre états, ou quatre hypothèses. On va essayer de vous présenter l'impact carbone en phase de construction ainsi que les émissions liées au trafic pour chacune de ces hypothèses. Cela nous permettra d'avoir une vision d'ensemble de l'impact carbone à l'horizon 2070 pour chacune des hypothèses étudiées.

Intervention du public : Le problème est que l'on doit se projeter dans le futur pour construire une infrastructure qui va durer à minima une cinquantaine d'années. On devrait pouvoir se projeter en mettant en regard le coût et les bénéfices, un peu comme on le ferait pour un médicament. Je peux comprendre que vous n'ayez pas fait d'études de terrain, mais c'est tout de même dommage de ne même pas avoir fait d'étude bibliographique, comme vous l'avez fait pour la faune et la flore. On aurait peut-être pu travailler sur des ordres de grandeur en s'appuyant sur des projets existants et en les comparant. Il y a aujourd'hui quantité de données disponibles sur la base carbone ADEME. Cela nous permettrait de déterminer si le coût carbone de ce projet est admissible pour nos enfants ou si au contraire le bénéfice est mineur. Et comme je l'ai rappelé aujourd'hui, c'est très difficile d'avoir une perspective de long terme avec le pic pétrolier et le déclin énergétique annoncé. J'ai donc énormément de mal à saisir pourquoi ce sujet n'apparaît pas dans les enjeux et les préoccupations. C'est d'autant plus étonnant à quelques mois du vote de la loi Climat et Résilience.

Philippe Landais : Ce sont des éléments qui sont assez récents et qui justifient un investissement. Mais cela nécessite d'avoir un retour d'expérience, de la matière et du temps pour y travailler. On a mandaté un bureau d'étude pour cela, et vous aurez des éléments qui permettront d'avoir le bilan carbone correspondant aux différents scénarios, comme je vous le

disais, à l'horizon 2070. Cela intégrera des éléments de la Stratégie nationale bas carbone, bien évidemment. L'électrification du parc, par exemple, sera prise en compte. En tout cas, on a bien intégré que le temps de concertation est un temps long, et tant mieux, parce que nous aussi, nous avons besoin de réfléchir, de compulser les informations. Ces éléments seront portés au débat lors des réunions prévues au mois de mars.

Intervention du public : Il y a un guide produit par la Fédération nationale des travaux publics qui parle justement de la compatibilité avec les objectifs environnementaux des infrastructures publiques, autoroutières notamment. On y trouve des scénarios de long terme sur ces sujets que vous avez évoqués, qui sont absents aujourd'hui.

Jean Veyrat : Merci. Je vous propose de conclure l'atelier. Mesdames les garantes, est-ce qu'il y a un point que vous souhaitiez aborder pour clore cette réunion ?

Conclusion de l'atelier

Sylvie Haudebourg : Comme je le disais à l'atelier, le porteur du projet, quand il prend une décision, a aussi pour rôle de montrer comment il concilie un certain nombre de sujets : les impacts bénéfiques ou négatifs sur l'environnement, l'emploi, etc. Ce qui est important, c'est de voir comment ces sujets peuvent être mis en cohérence. Et puis le second point, en lien avec ce qui a été dit sur le bilan carbone, c'est que nous comprenons très bien le besoin que vous avez exprimé d'une décision éclairée de l'État sur un certain nombre de sujets, dont ces sujets un peu nouveaux liés au bilan carbone. C'est quelque chose que nous avons bien enregistré.

Kasia Czora : J'ai beaucoup apprécié les échanges parce qu'on a eu à la fois des questions et des témoignages des habitants du territoire. J'ai trouvé vos contributions très riches. Ces échanges, à mon sens, ont vraiment nourri la réflexion sur le projet et ont donc fait progresser la concertation. J'ai noté qu'il y avait encore des questions qui devaient être clarifiées, en termes de réglementation, de méthodologie, etc. Je les ai bien notées, et notamment celles concernant le bilan carbone, que Sylvie Haudebourg vient d'évoquer. Nous verrons avec le maître d'ouvrage si des réponses peuvent y être apportées avant la fin de la concertation. Merci en tout cas pour vos contributions, pour votre implication dans ce débat.