



Concertation préalable du public

Compte-rendu de l'atelier prospective

Jeudi 3 février 2022 – Savigny-Lévescault



46 personnes ont participé au cinquième et dernier atelier sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges qui s'est tenu à Savigny-Lévescault le 03 février 2022. La réunion s'est déroulée en présence de Kasia Czora, garante nommée par la CNDP.

Elle s'est déroulée en trois temps : après un discours d'accueil du maire de Savigny-Levescault, les participants ont d'abord assisté à une présentation d'Aurore Fabre-Landry sur « la mobilité dans le contexte de la neutralité carbone ». Répartis en deux groupes de travail, ils ont alors échangé, jusqu'à la production d'une synthèse de leurs échanges. Ils y étaient accompagnés de représentants de la DREAL Nouvelle-Aquitaine et de Madame Fabre-Landry. Dans un troisième 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 le mot d'accueil du maire de Savigny-Lévescault ainsi que la troisième partie de l'atelier.

Mot d'accueil du maire

Vincent Chenu, maire de Savigny-Lévescault : La première raison de mon intervention, c'est de rappeler la nécessité d'aménager l'axe pour plus de sécurité, on est tous d'accord.

La commune vous accueille dans le cadre d'une concertation pour cet axe Poitiers-Limoges, et notamment les besoins de mobilité entre ces deux pôles, c'est-à-dire trouver des solutions pour que les déplacements soient plus sécurisés, et équitables dans le cadre d'un service public gratuit rendu aux utilisateurs.

Ce qui m'amène à la deuxième raison : dans le scénario de référence, page 7 de l'avis de l'autorité environnementale, il est évoqué que la déviation de la RN147 passerait au sud-est de Poitiers à Mignaloux. Il a été considéré que le scénario de référence incluait l'infrastructure actuelle ainsi que la réalisation des aménagements précités, dont cette déviation de Mignaloux-Beauvoir.

Cette déviation de 13 km correspond au tracé « nord long », longeant Savigny, avec des maisons, des bois, des terres agricoles, alors qu'il y a d'autres possibilités. D'autres tracés qui sont oubliés dans ces études. Et bizarrement, en page 10, je constate un rétropédalage : « contrairement à ce que postule le dossier, la déviation de Mignaloux-Beauvoir ne peut pas être intégrée dans le scénario de référence, sa réalisation ne peut pas être considérée comme acquise à ce stade. La définition du projet n'est pas arrêtée à ce stade, la concertation préalable n'ayant fait l'objet d'aucune conclusion. Le fuseau de passage n'est ainsi pas encore choisi et ne se fera désormais qu'en étroite relation avec la définition du projet autoroutier. Cela sous-entendrait-il, malgré la réflexion en cours menée par Grand Poitiers, que la décision est déjà prise ?

La troisième raison : les citoyens ne veulent plus aujourd'hui d'élus bâtisseurs, constructeurs, qui veulent impérativement laisser leur empreinte dans un intérêt très souvent électoraliste. Ces citoyens veulent que l'argent public soit bien utilisé, dans le respect de l'environnement et en réponse à leurs besoins. 70% du trafic sur cet axe Poitiers-Limoges correspond à des déplacements de proximité. Il faut dès lors trouver des solutions de proximité en concertation avec les habitants, sans les opposer. Il y a des solutions simples, des aménagements, des voies de dépassement à réaliser.

La quatrième raison : à l'heure où l'argent public se raréfie, où les dotations de l'État pour les communes diminuent d'année en année, et certainement de plus en plus à l'avenir, j'ai du mal à entendre et à comprendre les raisons de cet acharnement à vouloir une autoroute, au prix exubérant annoncé de plus d'un milliard et demi au final. Et je suis peut-être encore en deçà de la réalité. D'où ma question : quelles garanties pour assurer la rentabilité d'un tel investissement ? Il n'y en a pas, évidemment. Sachant que des tronçons ont déjà été réalisés et financés par l'État.

La cinquième raison concerne l'utilisation de l'espace. À ma connaissance, il nous est demandé dans le cadre des PLU de limiter l'artificialisation des sols, la consommation d'espace. Et avec le SRADDET, de préserver la biodiversité, de protéger la ressource en eau. Tout le contraire de ce qui est proposé dans ce projet. Bien évidemment, on veut nous faire croire qu'un tel projet et ceux qui vont en découler n'auront aucun impact sur l'environnement. D'où deux questions : la

première sur les captages d'eau et les infiltrations possibles qui pourraient priver les habitants de la partie est de Poitiers d'alimentation en eau potable. Et la seconde sur la nature de nos terres, essentiellement argileuses, où il faut éviter toute forme d'imperméabilisation superflue, afin d'éviter les conséquences des résurgences routières et donc des inondations.

Pour prolonger ma réflexion, qu'allez-vous promettre à nos agriculteurs qui vont perdre des centaines d'hectares de terres agricoles, particulièrement à Savigny ? Quelles compensations ? Quelles conséquences sur la commune de Savigny que vous risquez de couper en deux, et dont vous allez freiner le développement, orienté vers Poitiers pour son urbanisation ? Les particuliers voudront-ils toujours venir à Savigny faire construire à proximité d'une déviation, d'une autoroute ?

Enfin, les décrets d'application de la loi Climat et résilience sont attendus d'ici la fin du premier trimestre 2022 pour venir préciser la notion de consommation d'espace, et surtout d'artificialisation. Croyez-vous que l'État peut fixer une règle et ne pas se l'appliquer ?

La sixième raison, c'est qu'on veut toujours aller plus vite, toujours faire plus grand, toujours faire plus, à croire que l'argent coule à flots. Si encore nous étions une économie florissante, non endettée. Et si encore le prix de l'essence à la pompe diminuait. Il n'a jamais été aussi cher, et ce n'est pas fini, semble-t-il. À la lecture des différents documents, on pourrait finalement penser que l'on envisage de créer une autoroute pour les seules personnes qui se déplaceront entre Poitiers et Limoges. On financerait un projet à un milliard et demi pour 100 personnes et l'éventuel enrichissement d'un concessionnaire privé. À qui va finalement profiter ce projet ? La crise sanitaire a explosé le budget de l'État. Souhaitons-nous faire porter cette charge financière supplémentaire aux générations futures ?

La septième raison : j'ai cherché les chiffres concernant la dangerosité de cet axe. Il est plus accidentogène, certes, mais beaucoup moins mortel que les autres routes nationales. Vous l'aurez compris, je suis contre ce projet d'autoroute, contre tout projet qui n'intègre pas les alternatives comme solutions, et fermement opposé, comme la population de Savigny, de Sèvres-Anxaumont, et d'une partie de celle de Mignaloux-Beauvoir, à une déviation qui passerait par la commune de Savigny-Lévescault. Merci.

Restitution du travail en groupe et questions du public

Premier rapporteur : Bonsoir à tous. Je vais essayer de dérouler chronologiquement les échanges que nous avons eus au cours de cet atelier. Certaines personnes se sont retrouvées dans la présentation qui leur était faite sur les effets du dérèglement climatique ; d'autres pas, étant venues avant tout pour débattre du projet d'autoroute qui allait les impacter, ces personnes habitant à Savigny-Lévescault.

Concernant la présentation, il a été dit qu'elle démontrait bien, finalement, le peu d'intérêt qu'il y a à construire une autoroute. Cela pour une raison assez simple. Nous avons examiné les flux de circulation. Et il en ressort que seulement 30% de véhicules, et parmi eux 2 000 poids lourds, effectuent des trajets interrégionaux. 70% des trajets sont des trajets locaux, avec les nuisances que l'on connaît tous, notamment à 18h sur le rond-point de Mignaloux-Beauvoir. À côté de cela,

il y a l'impact écologique de l'autoroute, puisque plus les vitesses augmentent, plus les consommations augmentent et plus l'impact écologique est important. Et cette autoroute générerait également des nuisances sonores.

Ce qui a été dit également, c'est qu'aujourd'hui, la RN 147 est une route particulièrement accidentogène. J'ai noté qu'elle se situait sur ce plan au trentième rang au niveau national, ce qui suggère de faire des aménagements, mais plutôt locaux en vue de sécuriser la voie. Il a été souligné que pour sécuriser cette voie, il serait possible de faire des contournements qui seraient moins impactant qu'une autoroute, puisque celle qui nous est proposée détruirait près de 1300 hectares de terres agricoles.

On a ensuite pas mal parlé de solutions alternatives, en se référant à la présentation qui nous a été faite. La discussion a notamment porté sur le taux de remplissage des véhicules. On a vu que 70% des trajets sont des trajets locaux, effectués la plupart du temps par des personnes seules. Et nous nous sommes dit qu'il y avait peut-être lieu d'envisager une réorganisation qui permette d'inciter les personnes qui travaillent sur un même lieu à augmenter le taux de remplissage des véhicules.

Il a été noté également que l'étude s'arrêtait en 2020. Et depuis, nous avons connu l'effet Covid, qui s'est notamment traduit par un recours massif au télétravail. J'ai pour ma part évoqué un exemple : dans ma société, il y a un projet, le projet TAMA, qui offre la possibilité aux salariés de travailler de chez eux 20% du temps. Des salariés travaillant de chez eux 20% du temps, ce sont autant de trajets en moins sur les 70% de trajets locaux enregistrés sur la N147. C'est une solution qui semble intéressante.

Il serait également nécessaire d'avoir des transports en commun plus performants pour se déplacer localement. Un des exemples cités est celui de Strasbourg. À Strasbourg, vous avez la possibilité de laisser votre véhicule à l'extérieur de la ville, et rejoindre ensuite le centre par le tramway. Cela pourrait être une source d'inspiration pour Poitiers, où rien de semblable n'existe aujourd'hui. Nous avons également parlé des étudiants de Limoges qui viennent à Poitiers. Comme ils n'ont pas la possibilité de s'arrêter par le train sur la gare de Mignaloux, ils choisissent le plus souvent d'effectuer le trajet en voiture. Il serait donc utile de renforcer l'offre ferroviaire, tant pour les personnes que pour les marchandises.

Nous avons ensuite discuté de la rentabilité du projet. Celle-ci est évaluée à environ 1 milliard. Nous nous sommes demandé s'il ne serait pas plus judicieux d'investir cette somme dans un projet qui profiterait en priorité à ces 70% d'usagers de la N147 qui utilisent cet axe pour se déplacer localement.

Nous avons enfin évoqué la situation des personnes qui habitent à plus de 45 minutes de Poitiers. Il est important de pouvoir développer des solutions de mobilité qui leur permette de rejoindre rapidement une grande agglomération - Limoges ou Poitiers - sans que cela ait de répercussions négatives pour les populations.

Second rapporteur : Bonsoir. Je vais essayer moi aussi de reprendre de façon chronologique les échanges que nous avons eus. Au début, nous avons été plusieurs à nous interroger : pourquoi débattre d'un projet d'autoroute, étant donné que nous venons d'avoir une présentation

sur le dérèglement climatique démontrant que ce n'était pas du tout la chose à faire ? Il y avait donc une question autour du sujet de la discussion : peut-être aurait-il mieux valu parler de projet de liaison Poitiers-Limoges avant de prendre parti, et d'entrée de jeu parler d'autoroute.

Nous avons ensuite discuté de la VAN, la valeur actualisée nette. C'est un indicateur qui est utilisé pour mesurer l'intérêt d'un projet autoroutier, qui repose sur des critères de trafic et de vitesse. Il a été dit que c'était un sujet assez technique, que nous ne comprenions pas très bien les uns et les autres. Et en tout cas, que cet indicateur, en jouant sur certains paramètres pouvait être positif ou négatif, et qu'il impliquait de se projeter dans l'avenir, ce qui, dans le climat incertain qui est le nôtre, n'est pas chose facile.

Nous avons échangé autour du télétravail. Nous nous sommes bien sûr dit que cela pouvait faire baisser le nombre de voitures sur les routes, mais Madame Fabre-Landry nous a expliqué que ce n'était pas si flagrant que cela. L'effet pourrait donc être moins fort qu'attendu.

Il a été question d'urbanisme : s'il y a de tels niveaux de trafic aux entrées de Limoges et de Poitiers, c'est parce qu'on a énormément étendu les zones d'habitation, et que les pôles d'activité en revanche n'ont pas bougé ; ils sont toujours dans les mêmes endroits. Si on voulait traiter le problème à la racine, il faudrait donc plutôt redensifier les centres-villes. Mais les gens préfèrent habiter un lotissement à la campagne, avec un terrain et au calme.

Au sujet des déplacements, nous étions assez d'accord les uns et les autres pour dire qu'il n'y avait absolument pas de service de bus adéquat qui permettrait de faire baisser le nombre de véhicules aux entrées de Poitiers.

Il a aussi été question du taux de remplissage des véhicules. On est en gros aujourd'hui quasiment à une personne/une voiture, et nous nous sommes dit qu'il faudrait des impulsions publiques plus fortes pour faire bouger les choses. Des lois existent, mais elles ne se sont pas traduites dans les faits. Il faudrait donc davantage d'incitations financières pour que les gens convoitent un peu plus.

Nous avons parlé du fret lourd. Il n'y a pas du tout de ferroutage entre Poitiers et Limoges. C'est peut-être dû au fait que les camions font des trajets plus longs, mais il n'y plus de ferroutage, et ce serait sans doute un point à revoir. Chacun en tout cas, par ses actes de tous les jours, peut faire changer un peu les choses, et peut contribuer à faire baisser le nombre de voitures sur la route.

Nous avons parlé d'agriculture. Il a été dit que créer une route supplémentaire, c'est forcément consommer des espaces agricoles et naturels, et que ces espaces, une fois utilisés, sont perdus à tout jamais. Il est donc impossible d'aborder un tel projet sans prendre en compte les impacts sur la biodiversité, sur les terres agricoles, qui doivent être placés assez haut dans la hiérarchie des arguments, avantages et inconvénients en faveur du projet. Un participant a fait remarquer que parfois, certains pouvaient avoir des discours ambigus et même schizophrènes, puisqu'ils peuvent soutenir des projets de lotissements et s'opposer à des projets de route.

Nous avons parlé des émissions de carbone. Les participants ont dit qu'ils voulaient avoir un vrai bilan carbone, à la fois du projet autoroutier, du projet alternatif, et aussi d'autres projets basés sur d'autres modes : bus et trains notamment.

Il a été relevé que l'autoroute est souvent présentée comme un stimulant pour l'activité économique, mais que bien souvent, par un jeu de vases communicants, elle amène de l'activité qu'elle enlève à un autre. Il n'y a pas plus d'activité pour autant, elle est juste déplacée par l'autoroute.

Il a été dit également que la vraie innovation serait de trouver d'autres solutions que celles proposées actuellement, et que le bien-être des populations passait peut-être par autre chose qu'une route. Et enfin, nous nous sommes demandé si ce projet ne répondait pas surtout à une volonté politique qui nous dépasse un peu, nous qui participons à ce débat.

Questions du public

Intervention du public : Je voudrais dire qu'un point abordé dans nos échanges n'a pas été rapporté. On a beaucoup parlé de Poitiers et des déplacements à proximité de Poitiers, un peu de Limoges, mais au milieu, il y a un territoire, un peuple, des gens qui habitent et des entreprises qui travaillent. J'en parle en connaissance de cause car j'habite à Bellac. Il faut prendre en compte cette population et envisager la route ou l'autoroute dans sa globalité. J'ai beaucoup de peine pour la planète. Mais n'oubliez pas les gens qui sont au milieu de l'itinéraire et pour qui c'est un choix d'habiter là. N'oubliez pas que nous sommes à 45 minutes de Limoges et que nous n'avons pas accès aux soins.

D'autre part, si on se rapproche tous des grandes villes, est-ce qu'il y aura de la place pour tout le monde ? Est-ce qu'il y aura du travail pour tous ? Et que deviendront les gens qui vivent ailleurs, les agriculteurs, seuls au milieu de leurs champs ? Est-ce qu'ils auront des enfants, et qui les emmènera à Limoges ou à Poitiers pour étudier ? Où feront-ils leurs courses ? Voilà ce que je voulais dire. La protection de la planète ne doit pas faire oublier ces sujets.

Intervention du public : Je voudrais juste rapporter une anecdote. On a mis en deux fois deux voies la route entre Limoges et Angoulême. Elle est pratiquement finie. Résultat, comme rien de percutant n'a été fait pour le train, il n'y a plus de train entre Limoges et Angoulême. Le train s'arrête maintenant à Saint-Junien. Si l'on fait l'autoroute, il faut que parallèlement, le trajet en train puisse se faire en une heure. Cela implique d'investir, pas un milliard, mais plus de deux milliards dans un projet comportant un volet ferroviaire. En l'état, le projet autoroutier n'apporte rien du tout à ces 70% de la population qui ont avant tout besoin que l'on améliore les transports du quotidien.

C'est très intéressant, ce qui a été dit sur la ruralité. Il ne faut pas opposer le périurbain à la ruralité. Mais on a vu que les mouvements pendulaires représentent 70% du trafic. C'est la première et la deuxième couronne autour de Poitiers et de Limoges, qui absorbent le gros du trafic. Donc, si on a 1,5 milliard à dépenser, il faut certes en dépenser une partie pour la partie centrale de l'itinéraire, la moins fréquentée. Mais cela peut être fait en deux fois une voie. Ou cela peut se traduire par des contournements ponctuels, en concertation avec les populations des territoires concernés. Mais il faut tout de même que 70% du milliard 5 prévu soient investis dans le périurbain.

Ce que nous disons avec les associations de mobilité durable, c'est qu'il faut prendre en compte tous les critères : critères économiques, sécurité des usagers, mais aussi critères écologiques. Et il faut mettre en place plusieurs solutions de report modal. Il n'y en a pas qu'une seule, parce que nous sommes tous différents. Il faut donc plusieurs solutions. On a fait l'exercice dans un livre. On ne prétend pas détenir la vérité. Mais on a consulté les citoyens. On a regardé plein d'études réalisées depuis 30 ans. Et l'on a constaté qu'il y avait plusieurs solutions, et même de nouvelles solutions qu'on n'avait pas vues venir, comme le télétravail.

On est arrivé à la conclusion qu'à chaque solution correspondait une baisse potentielle de 1 à 3% du flux pendulaire. Et en cumulant ces différentes solutions de report modal, on obtient une baisse du flux située entre 20 et 25%. La priorité doit être d'investir dans nos besoins de tous les jours, nos besoins quotidiens. Ce n'est pas normal qu'on n'ait quasiment pas à Poitiers de transports en commun. Pas de bus, pas de pistes cyclables. Je ne jette la pierre à personne. Mon propos n'est pas politique, c'est juste du bon sens. Fléchons donc les budgets pour que les investissements répondent aux besoins des citoyens de tous les jours. Avec l'urgence climatique, les planètes sont alignées pour qu'on agisse enfin en ce sens.

Vincent Chenu : Le débat de ce soir révèle trois problématiques. À mon sens, ce n'est pas une problématique d'autoroute que l'on a ce soir. C'est une problématique triple. La première, c'est la question des entrées de Poitiers et de Limoges. La seconde, c'est la liaison Lussac-Bellac. Et la troisième, ce sont les déplacements entre Poitiers et Limoges, et l'on a vu que les étudiants, pour relier les deux villes, sont obligés de prendre leur véhicule plutôt que le train, qui est pourtant une nécessité et une solution. Ce n'est donc pas d'une autoroute dont nous avons besoin les uns et les autres. C'est de pouvoir répondre à ces trois problématiques.

Intervention du public : On peut à l'infini quadriller la France d'autoroutes pour faciliter la mobilité, mais je ne pense pas que ce soit la solution, ni pour nous ni pour notre planète. Qui plus est, on voit que certaines autoroutes sont sous-utilisées. L'autoroute Bordeaux-Pau par exemple, toutes les personnes qui habitent le long de cette autoroute vous le diront, est complètement inutilisée. Elle a donc coûté très cher, et continue à coûter très cher aux usagers pour pas grand-chose. Je ne pense donc pas qu'une nouvelle autoroute soit une solution viable, ni pour nous économiquement, ni pour nos enfants et nos petits-enfants.

Intervention du public : L'autoroute Pau-Langon s'autofinance et ne coûte pas un centime aux contribuables !

Intervention du public : Depuis le début de cette concertation, on nous bassine avec un projet d'autoroute que personne n'a réclamé à part quelques personnes, à la CCI notamment. Ce n'est pas l'essentiel du projet. On est depuis longtemps sur un projet de quatre voies Nantes-Poitiers-Limoges pour sécuriser, pour fluidifier la circulation. Cela ne va pas très vite, surtout quand on voit le rythme auquel les choses se font en Bretagne. Dans la Vienne, on a réussi à faire seulement 8 km en 8 ans. Donc 110 km, il faudra 110 ans pour les faire !

La route, il faut l'améliorer. Mais il faut peut-être aussi, comme cela a été dit lors de la présentation qui nous a été faite, repenser nos façons de nous déplacer et repenser l'organisation du territoire. La voiture ne pourra plus être la priorité dans les années à venir parce que cela représentera un coût trop important pour les particuliers comme pour l'environnement. Et je voudrais revenir sur l'alternative qu'on a la chance d'avoir encore sur cet axe Poitiers-Limoges qu'est le train, qu'on appelait autrefois la Micheline, qui s'arrêtait partout et qui remplissait de nombreux services.

Le train est toujours une excellente alternative pour se déplacer. Et si la région avait laissé faire ce projet de TGV, la ligne Poitiers-Limoges aurait été supprimée. D'ailleurs, sur le plan des itinéraires SNCF, le tracé Poitiers-Limoges était carrément enlevé. On parle depuis 1976 de moderniser la gare de Mignaloux. Actuellement, elle est fermée. Il y a quand même des choses qui ont été faites, puisqu'il y a une ligne de bus, la 11, qui va jusqu'à la gare. Mais comme par hasard, on a diminué le nombre de trains, et on a diminué le nombre d'arrêts des trains : les trains de mi-journée ne s'arrêtent plus à Mignaloux. C'est une aberration. Il y a des solutions pour diminuer le trafic sur les routes, et le train en est une. De la même manière, on pourrait, avec la ligne qui existe toujours, transformer cette voie afin de la rendre accessible aux voyageurs jusqu'à Chauvigny, ce qui serait une opportunité supplémentaire pour diminuer le trafic de véhicules.

Intervention du public : Je voudrais simplement dire une chose. Oui, j'ai des cheveux blancs. J'ai profité toute ma vie de la bagnole. Et je ne me vois pas dire à mes enfants : « tu n'auras pas de voiture, tu ne peux plus t'en servir ». Je trouve que c'est un peu facile, quand on a un certain âge, de tenir ce discours !

Intervention du public : Je voudrais dire une chose qui me semble fondamentale, mais qui est vraie dans toutes les choses de la vie. Il n'y a pas de vérité binaire. Le mix de mobilité, l'offre de bouquet alternatif avec des variantes possibles en fonction des jours, des heures, de la composition des familles ou des personnes qui se déplacent, doit être proposé à proximité de Limoges et de Poitiers. Le maire de la commune qui nous accueille l'a évoqué. Par ailleurs, il y a ce trajet, Limoges-Poitiers. Pour ce trajet, que ce soit pour les particuliers ou pour les poids lourds, je ne sais pas vraiment quelle est la solution parfaite. La seule chose que je sais, c'est que nous connaissons tous des liaisons routières qui ont eu le débat que nous avons : autoroute ou pas autoroute ?

Je prends un exemple qu'on connaît tous : Poitiers-Angoulême-Bordeaux. Il a fallu peut-être 20 ou 25 ans pour faire deux fois deux voies. Mais aujourd'hui, ces deux fois deux voies sont gratuites et fluides, même si elles sont empruntées par des camions. Ma question est simple : quelle est la plus-value réelle au quotidien qu'apporterait une autoroute par rapport à un aménagement en deux fois deux voies ? Je n'arrive pas à voir la valeur ajoutée de l'autoroute pour les mobilités du quotidien. Et pour les poids lourds, dont la question est peu abordée dans le dossier de la DREAL, ce n'est pas forcément l'autoroute qui est la solution, c'est juste le respect de ce que l'État a déjà pris comme engagement dans le contrat de plan État-Région, c'est-à-dire réaliser quelques contournements.

Michel Duzelier : Pour répondre à la question posée concernant la pertinence du projet autoroutier, ce qui justifie la concession, c'est la capacité qu'a le concessionnaire à financer en une seule fois. C'est pour ça d'ailleurs que le scénario alternatif, comme vous le soulignez, ne propose qu'un aménagement partiel à deux fois deux voies entre Poitiers et Lussac d'une part, Bellac et Limoges d'autre part. Vous évoquez la Nationale 10. La liaison Poitiers-Angoulême-Bordeaux s'est faite à une autre époque, avec d'autres financements. Et là, la proposition qui est faite au travers du scénario autoroutier offre une capacité plus rapide de financement. On estime que la mise à deux fois deux voies intégrale ne pourrait pas aboutir avant 2045.

Intervention du public : Je voudrais réagir par rapport à cette idée selon laquelle une autoroute drainerait l'économie et drainerait la population. C'est totalement faux. Sur la A65 par exemple, si vous prenez la population de Mont-de-Marsan et de Pau et leurs agglomérations, vous vous apercevez que la population régresse. Et en général, l'économie suit la tendance de la population.

Monsieur, vous qui vivez à Bellac, je m'inquiète pour vous. Si vous êtes à Bellac, il faut que vous vous intéressiez à Ruffec, sur la N10. Sur la N10, il s'est écoulé dix ans entre le moment où on a commencé à inaugurer des tronçons et le moment où la route a vraiment été en deux fois deux voies entre Poitiers et Angoulême. Eh bien, la population de Ruffec n'arrête pas de baisser année après année depuis qu'on a ouvert ces tronçons, surtout depuis les années 2000.

Au cours des réunions précédentes, on a bien entendu que beaucoup de gens invoquaient le ruissellement économique pour dire qu'avec l'autoroute, tout serait beaucoup mieux. En fait, c'est complètement faux. En plus, Bellac est à peu près dans la même configuration que Ruffec : à peu près à 40 kms d'Angoulême pour Ruffec, 40 kms de Limoges pour Bellac. À chaque fois, vous vous apercevez que les enfants s'en vont et reviennent le week-end parce que c'est plus facile avec une deux fois deux voies. Mais ça ne les empêche pas de s'en aller. Ils vont travailler ailleurs. Le commerce en fait ensuite les frais. Donc, si moi j'étais commerçant à Bellac, je m'empresserais d'aller ailleurs.

Intervention du public : À propos des coûts, il ne faut pas oublier de rappeler que même si l'État mettait à minima, ce dont je ne suis pas sûr du tout, 450 millions (l'Autorité environnementale évoque un montant de 771 millions), il faudra quand même rajouter à cela les 467 millions des aménagements déjà en cours, qui seront versés au concessionnaire. Il y aura un cadeau de l'État, et donc du contribuable - vous et moi - d'un milliard à peu près. Et le concessionnaire mettra quelque chose comme 500 millions. Alors, que le scénario autoroutier soit à l'équilibre, je veux bien, mais avec un cadeau d'1 milliard de la part de l'État, cela me gêne un peu.

Intervention du public : À quoi s'ajoutera le péage que chacun devra payer, il ne faut pas l'oublier...

Intervention du public : Moi, j'étais venu essayer de parler du projet d'autoroute, ou du projet de route. J'ai entendu beaucoup de choses. Vous avez parlé, Monsieur, de pistes cyclables.

Vous avez besoin de plus de pistes cyclables ? Nous, on a besoin de docteurs. Je le redis, on n'a pas du tout les mêmes besoins. Nous, on a plus de docteurs. J'ai un ami qui est décédé entre Bellac et l'hôpital parce qu'il n'y a plus de docteurs... Quant à la démographie, sachez, Monsieur, qu'on perd 105 habitants par an. À ce rythme, dans 33 ans, il n'y aura plus d'habitants à Bellac. Comme ça, on n'embêtera plus personne. J'ai bien compris que vous aviez à cœur de protéger la planète. Mais je suis inquiet de savoir, quand les campagnes seront vides, qui va les entretenir. Il faut quand même avoir conscience qu'entre les métropoles, il y a des gens qui contribuent à faire vivre l'économie, qui créent de l'emploi, qui se lèvent tous les jours pour aller travailler. J'entends bien qu'il y a des problèmes qui sont ceux des villes et de la proximité des villes. Mais n'oubliez pas qu'entre les deux, il y a une population, il y a un monde qui existe. Je voudrais bien que ça soit intégré dans le débat.

Intervention du public : On pense toujours que l'autoroute va régler tous les problèmes. C'est faux, et c'est faux également pour les activités agricoles. On a un monde agricole qui est en pleine évolution, avec de gros problèmes de transmission parce que beaucoup d'agriculteurs sont âgés. Ils vont partir à la retraite et il n'y a personne pour les remplacer.

Vous avez un très bon exemple de dynamisation du monde agricole pour répondre ce problème. Il s'agit de la ferme de la Tournerie, à 40 kms de Limoges. Un document a été réalisé sur cette initiative. Cela s'appelle "Le champ des possibles". On voit dans ce documentaire un agriculteur qui allait partir à la retraite et devait vendre sa ferme : 80 hectares en céréales. Des jeunes se sont intéressés à cette ferme. Des ingénieurs agronomes qui se connaissaient depuis l'école et voulaient mener un projet en commun. Grâce à Terre de Liens, ils ont racheté cette ferme. Et je le précise, là où ils sont, il n'y a pas d'autoroute. Aujourd'hui, il y a onze foyers qui vivent sur cette ferme de 80 hectares. Ils font de la vente de fromages de chèvre, de fromages de vache, de la viande, des volailles, du pain, etc. Dans la grange de l'exploitation, ils tiennent un commerce, et ce sont tous les gens du village qui viennent pour acheter les produits de cette ferme. C'est un exemple parmi d'autres d'initiatives qui peuvent être menées pour dynamiser le monde agricole. Et ce n'est pas l'autoroute qui a créé cette activité.

Intervention du public : La ruralité, c'est un vrai problème, et les déserts médicaux également. Mais ce n'est pas l'ordre du jour de la soirée. Nous devons échanger ce soir sur la mobilité et le tracé entre Poitiers et Limoges. Nous venons tous d'horizons différents, mais c'est un sujet qui nous rassemble parce que c'est un sujet transverse.

Je voudrais revenir sur la question du report modal. On a environ 700 poids lourds par jour sur la partie centrale. Donc, finalement, on pourrait avec l'autoroute dépenser 1,5 milliard pour un tronçon de 70 ou 80 kms et ces quelques camions. Alors oui, c'est un vrai problème les camions. Mais il faut savoir que l'autoroute va être faite pour 70 ans, et dans 5 ans, dans 10 ans, dans 15 ans, on aura des camions à hydrogène qui seront peu émetteurs de gaz à effet de serre et qui seront beaucoup plus silencieux. Sachant cela, pourquoi dépenser 1,5 milliard ?

La CCI pousse pour qu'il y ait une autoroute, notamment pour ces camions, parce que cela permettrait d'augmenter les chiffres d'affaires. Mais l'argument n'est pas très convaincant. Le

logisticien fixe déjà un prix pour amener une marchandise d'un point A à un point B. Le fait que le trajet soit long entre Poitiers et Limoges est déjà pris en compte dans le calcul des coûts. Il n'y a aucun gain, aucune marge supplémentaire avec une autoroute. C'est sûr qu'il y a des aménagements à réaliser sur cette partie rurale au milieu du parcours pour sécuriser l'itinéraire. Mais cela peut être fait en deux fois une voie.

Conclusion de l'atelier

Jean Veyrat : Merci. Madame Czora, je vous propose de conclure.

Kasia Czora : Je vous remercie pour vos contributions. Je ne vais pas en faire la synthèse parce qu'il y a beaucoup de choses qui ont été dites, et les deux rapports étaient très complets. En plus de ça, je n'ai pas pu suivre la totalité des échanges parce que j'ai circulé entre les deux groupes. Mais il y a une question qui a été formulée à plusieurs reprises. C'est celle concernant l'objet de la réunion de ce soir et la question de savoir pourquoi on discute d'une autoroute après une présentation sur la mobilité dans le contexte de la neutralité carbone.

Le thème de l'atelier de ce soir a été proposé à la suite de nombreuses sollicitations et remarques que le maître d'ouvrage et nous, garants, avons reçues de la part des participants. Beaucoup de personnes se sont inquiétées de la compatibilité du projet avec le changement climatique et la réglementation en la matière. L'objet de l'atelier de ce soir était justement de replacer le projet qui est porté au débat dans un contexte plus large et de le challenger. Et on le voit au travers de vos contributions, il y a des personnes qui, à l'aune de ces critères environnementaux, jugent le projet inopportun, et d'autres qui opposent à cet argument la réalité du terrain. Mon rôle n'est pas de m'exprimer là-dessus, mais vos contributions sont vraiment fondamentales pour la suite du débat.

C'est vous qui habitez sur ce territoire, c'est vous qui êtes usagers de ce territoire. Donc, je vous remercie encore une fois, et je vous invite très vivement à participer aux réunions de partage le 1er et le 2 mars. Le maître d'ouvrage y présentera justement ce qu'il a retenu de ces cinq ateliers de travail. Et ce sera une bonne introduction de la réunion de clôture. La réunion du 1er mars sera dédiée à l'agriculture et à l'environnement, celle du 2 mars aux questions d'économie et de mobilité.

Pour les personnes qui habitent loin, qui travaillent et pour qui ce n'est pas facile de participer à cette concertation, ces réunions seront retransmises et accessibles en ligne. N'hésitez pas à les suivre, soit en présentiel soit en distanciel. Et si je peux vous demander un service, en tant que garante, n'hésitez surtout pas à formuler votre avis à l'issue de ces réunions, soit via la rubrique participative, soit directement auprès des garants. Quel est votre ressenti ? Beaucoup d'entre vous ont suivi les cinq ateliers. Il y aura une espèce de bilan intermédiaire, une restitution de ce que le maître d'ouvrage a retenu. Si vous acceptez de continuer à vous impliquer dans cette concertation, je vous serai reconnaissante de partager avec nous votre ressenti. Je vous remercie.

Philippe Landais : Je voulais remercier Aurore Fabre-Landry d'avoir accepté et relevé le défi, en peu de temps, de nous éclairer sur la Stratégie nationale bas carbone. C'est aujourd'hui le cadre de travail pour nous tous. Et je voulais aussi vous remercier pour les débats courtois que nous avons eus ce soir. Ces échanges ont été très éclairants.