

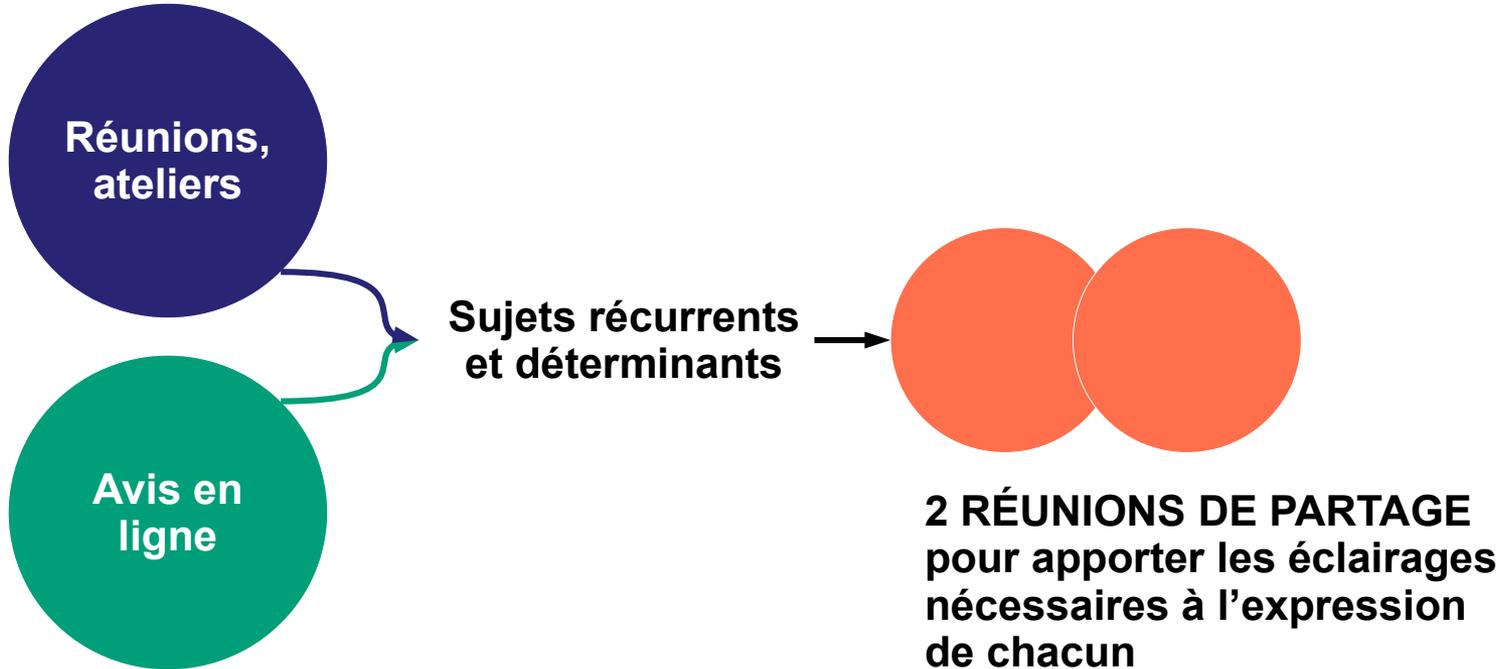


RÉUNION DE PARTAGE

Agriculture, ruralité et environnement

**Concertation
préalable sur le
Projet d'autoroute
Poitiers Limoges**

Objectif de la réunion : apporter des éléments nouveaux



Programme de la réunion

5 questions
à traiter

- 1. Quel est l'impact des scénarios en termes de consommation d'espaces ?**
Benjamin Bondil, SEGIC - Nicolas Legrand, BIOTOPE
- 2. Quelles sont les nouvelles politiques nationales et règles sur l'artificialisation des sols, avec la loi Climat et Résilience ?**
Jennifer Gachelin, DREAL Nouvelle-Aquitaine, service aménagement, habitat, paysage et littoral
- 3. Quels résultats observe-t-on après la mise en œuvre de mesures compensatoires ? Le retour d'expérience de la LGV SEA**
Alain Vérot, DREAL Nouvelle-Aquitaine, service patrimoine naturel
- 4. Quel est le bilan gaz à effet de serre des différents scénarios ?**
Olivier Carles, bureau d'études Objectif Carbone
- 5. Quels outils pour redynamiser la ruralité ?**
Fabrice Pagnucco, DDT de la Vienne, Chef du service Habitat Urbanisme Territoire,

45 minutes
d'échanges

Vos réactions aux interventions

Pour poser des questions pendant les présentations

Je remplis le bulletin et je le remets à l'hôte circulant dans les rangs.

Pendant la réunion, posez votre question

Je pose ma question à l'écrit et je la donne à un hôte :

Prénom : Nom :

Commune de résidence :

Votre question :

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Je scanne le QR Code et pose ma question depuis mon téléphone :



www.autoroute.poitiers-limoges.fr

Je scanne le QR Code depuis mon téléphone

1

Quel est l'impact des scénarios en termes de consommation d'espaces ?

*Benjamin Bondil,
bureau d'études SEGIC*

*Nicolas Legrand,
bureau d'études BIOTOPE*

- ▶ **Des demandes de précision concernant la nature et l'étendue des surfaces impactées.**
- ▶ **En évitant les zones habitées, la route à 2x2 voies impactera des espaces agricoles ou naturels.**
- ▶ **Le public a mis en avant plusieurs sensibilités majeures : des bocages qui façonnent les paysages, des zones humides nombreuses en Haute-Vienne.**

En savoir plus

Fiche thématique
« Consommation
d'espaces »

Consommation d'espaces

Rappel méthodologique

- Une analyse de l'état initial environnemental menée dans un premier temps pour **identifier et hiérarchiser les principaux enjeux du territoire d'étude**
- Découpage du territoire d'étude en **différents types d'occupation des sols**
 - Milieux naturels et forestiers
 - Milieux agricoles
 - Milieux urbanisés
 - Milieux aquatiques
- **Démarche d'évitement** pour élaborer les premiers fuseaux de passage de moindre impact
- Détermination des **principales hypothèses** : tracé pour les calculs, dimensions de l'infrastructure (profil en travers) etc.

Les milieux agricoles constituent l'occupation des sols majoritaire

En savoir plus

Diagnostic
environnemental

Etude de
concessibilité

Consommation d'espaces

Emprises des trois scénarios par typologie de milieux impactés

	Milieux naturels forestiers	Milieux agricoles	Milieux urbanisés	Milieux aquatiques	Total
Scénario de référence (opérations du CPER)	57 ha	262 ha	6 ha	1 ha	326 ha
Scénario de projet alternatif (hors CPER)	30 à 45 ha	121 à 190 ha	2 ha	1 ha	154 à 235 ha
Scénario de projet autoroutier (hors CPER)	62 à 95 ha	346 à 495 ha	0 à 2 ha	0 à 7 ha	408 à 599 ha

- Fourchette basse : emprise travaux de la section courante de pied de talus à pied de talus
- Fourchette haute : intégration supplémentaire des aménagements connexes (rétablissements, échangeurs, aires)

En savoir plus

Fiche thématique
« Consommation
d'espaces »

Clarification des besoins de compensation par scénario

	Milieus naturels forestiers	Milieus agricoles	Zones humides	Total
Scénario de référence (opérations du CPER)	114 ha	524 ha	30 ha	668 ha
Scénario de projet alternatif (hors CPER)	60 à 90 ha	242 à 380 ha	15 ha	317 à 485 ha
Scénario de projet autoroutier (hors CPER)	124 à 190 ha	692 à 990 ha	83 ha	899 à 1263 ha

En savoir plus

Fiche thématique
 « Mesures
 environnementales
 (ERC) »

2

Quelles sont les nouvelles politiques nationales et règles sur l'artificialisation des sols, avec la loi Climat et Résilience ?

*Jennifer Gachelin,
DREAL Nouvelle-Aquitaine, service
aménagement, habitat, paysage et
littoral*

- ▶ **La France a pris ces dernières années de nombreux engagements en matière d'environnement, et notamment en matière de lutte contre l'artificialisation des sols**
- ▶ **Tout projet de 2x2 voies aura pour effet d'artificialiser des surfaces, consommant ainsi des terres agricoles.
Plus un projet est étendu, plus il artificialise.**
- ▶ **Malgré les compensations, les surfaces ainsi consommées sont « perdues », alors même que l'urbanisation par les collectivités locales est de plus en plus strictement encadrée.**

En savoir plus

Fiche thématique
« Consommation
d'espaces »

Loi climat et résilience

Chapitre III : Lutter contre l'artificialisation des sols en adaptant les règles d'urbanisme (Articles 191 à 226)

- > Un objectif national d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050
- > Une étape intermédiaire à 10 ans de réduction de moitié du rythme de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF)
 - Une déclinaison des objectifs de manière différenciée et territorialisée
 - Dans les documents de planification et d'urbanisme (SRADDET, SCoT, ...)
- > Les déterminants de l'atteinte du ZAN rappelés dans les principes généraux du Code de l'urbanisme (L 101-2-1) :

« L'atteinte des objectifs mentionnés au 6° bis de l'article L. 101-2 résulte de l'équilibre entre :

- « 1° La maîtrise de l'étalement urbain ;
- « 2° Le renouvellement urbain ;
- « 3° L'optimisation de la densité des espaces urbanisés ;
- « 4° La qualité urbaine ;
- « 5° La préservation et la restauration de la biodiversité et de la nature en ville ;
- « 6° La protection des sols des espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- « 7° La renaturation des sols artificialisés. » (article 192)

 **Des projets de décrets en cours**

Loi climat et résilience artificialisation vs consommation

L'artificialisation est définie comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage.

La consommation d'espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (NAF) est entendue comme la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur un territoire.

Au sein des documents de planification et d'urbanisme, on considère comme :

- a) **Artificialisée** une surface dont les sols sont soit imperméabilisés en raison du bâti ou d'un revêtement, soit stabilisés et compactés, soit constitués de matériaux composites ;
- b) **Non artificialisée** une surface soit naturelle, nue ou couverte d'eau, soit végétalisée, constituant un habitat naturel ou utilisée à usage de cultures.

Loi climat et résilience

Définition de l'artificialisation nette

« L'artificialisation nette des sols est définie comme le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnés. »

**Artificialisation
nette**

=

Artificialisation

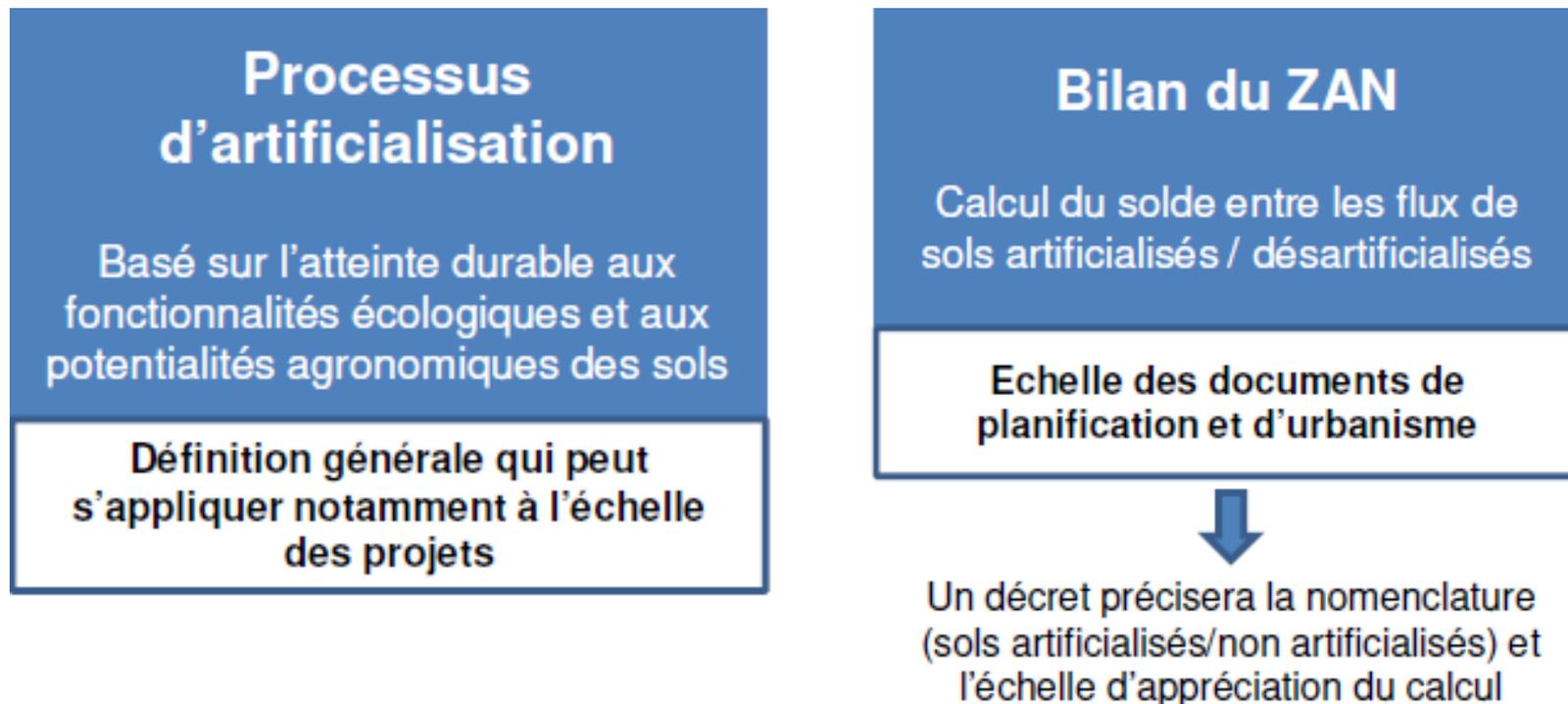
-

Renaturation

Loi climat et résilience

Le processus de l'artificialisation

Une définition et sa mesure :

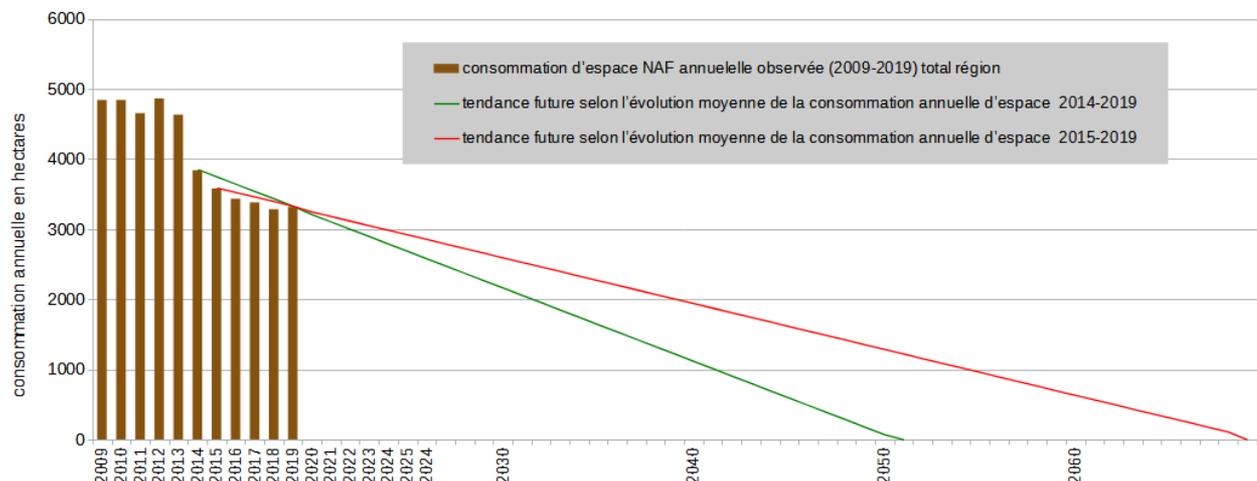


➔ **Un enjeu d'observation et de mesure**

Sobriété foncière et projet routier : quelle compatibilité ?

Le ZAN ne signifie pas arrêt de tout projet

- Une **trajectoire progressive et territorialisée**



- **Le SRADDET fixe une trajectoire** permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette des sols ainsi que, par tranches de dix années, un objectif de réduction du rythme de l'artificialisation, avant février 2024. **Déclinaison dans les documents d'urbanisme infra-régionaux** avant 2026 et 2027
- Possibilité de ne pas comptabiliser l'artificialisation des sols résultants de certains **projets d'envergure nationale ou régionale** dans le projet d'aménagement stratégique du SCoT

3

Quels résultats observe-t-on pour les mesures compensatoires ?

Le retour d'expérience de la LGV SEA

*Alain Vérot,
DREAL Nouvelle-Aquitaine,
service patrimoine naturel*

- ▶ Le dispositif « Eviter-Réduire-Compenser » n'est pas remis en cause, mais des doutes s'expriment sur la capacité à mettre en œuvre des mesures compensatoires
- ▶ L'État a mis en service au cours des 20 dernières années plusieurs routes à 2x2 voies (avec ou sans péage). Toutes ont fait l'objet de mesures compensatoires qui devaient permettre d'atteindre un équilibre (voire un gain) pour la biodiversité. Le public a demandé des retours d'expériences sur des opérations réalisées
- ▶ Plusieurs projets récents ont été cités en Nouvelle-Aquitaine : LGV Tours-Bordeaux, A65...

En savoir plus

Fiche thématique
« Mesures
environnementales
(ERC) »

Les caractéristiques / impacts de la LGV SEA

Infrastructure construite dans le cadre d'une concession (société LISEA – échéance en 2061).

Linéaire **avec une très faible capacité d'ajustement** (contraintes géométriques liées aux % de pente, rayon de courbure et référentiel ferroviaire). Importante surface des dépôts de matériaux.

Phase d'évitement : évitement des secteurs urbanisés et des secteurs identifiés avec les plus forts niveaux d'enjeux biodiversité (espaces strictement protégés, zones Natura 2000...)

Phase de réduction : maintien et restauration des continuités écologiques, intégration des dates de forte sensibilité dans le planning chantier (artificialisation des terrains), mise en place de zones en défens (barrières amphibiens), déplacement de spécimens,...

Phase de compensation : dette compensatoire définie pour chaque espèce en fonction des surfaces impactées et des « coefficients » de compensation. Certaines espèces n'ayant pas pu être correctement évitées contribuent très fortement à la dette compensatoire : cas de l'Outarde canepetière, du Vison d'Europe, du Fadet des Laïches, des chiroptères/oiseaux forestiers et des amphibiens.

(coefficients compensatoires pouvant atteindre 10 fois la surface impactée)

→ **Démarche ERC qui a abouti à un fort niveau d'impacts résiduels y compris pour des espèces à très forte patrimonialité.**

Quelques chiffres : 340 km de lignes créées - emprise chantier de plus de 5000 ha - 228 espèces protégées impactées dont 115 justifiant d'une dette chiffrée (cumul des dettes par espèces d'environ 24 000 ha)

Caractéristiques de la compensation

Surfaces : plus de 3 700 ha de sites compensatoires

Formes des compensations :

- environ 1100 ha (73 sites) : acquisitions foncières / restauration / mise en gestion (rétrocession CEN)
- environ 2600 ha (256 sites) : conventionnement : restauration / gestion par le propriétaire, l'exploitant
(+ *cas particulier du Vison : aménagement d'ouvrages routiers*)
- environ 750 ha de ZH et 48 km de cours d'eau

Localisation : équilibre à trouver entre proximité géographique / surface des entités de gestion / disponibilité foncier...

Pour certaines espèces, il a été jugé opportun de s'éloigner de la ligne... pour d'autres espèces (flore/insectes...) nécessité de se caler au plus près des impacts.

Additionnalité des mesures de restauration / gestion.

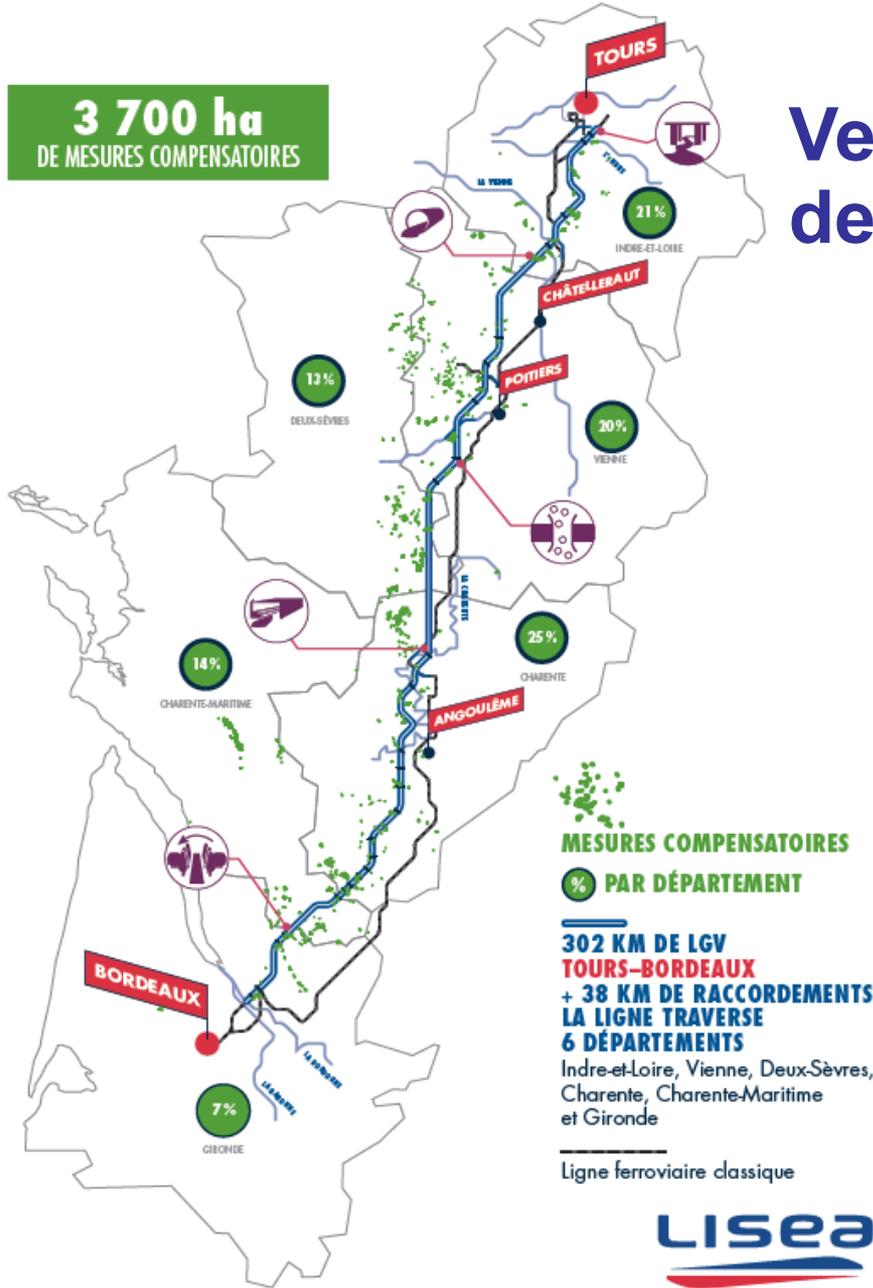
Mutualisation souvent possible entre compensations au titre de la Loi sur l'Eau (restauration de cours d'eau / ZH...) et au titre des Espèces protégées.

Il convient d'ajouter à cette compensation environnementale la **compensation liée au Code forestier** (1350 ha de boisements compensateurs).

Dispositif conduit par LISEA avec une approche partenariale (CA / CRPF / APN / CEN...)

Dispositif compensatoire totalement validé par les services de l'État fin 2020, travaux de restauration achevés en 2021.

3 700 ha
DE MESURES COMPENSATOIRES



Ventilation géographique des sites compensatoires

842 OUVRAGES DE TRANSPARENCE ÉCOLOGIQUE



BUSE HYDRAULIQUE OU DALOT

640



VOÛTE OU CADRE

109



PASSAGE GRANDE FAUNE

35



VIADUC

27



HOP OVER

31

Reconstitution prairies bocagères (Fontaine-le-Comte 86)



Restauration Frayère à Brochets (Iteuil 86)



Création d'îlots de sénescence



Reconversion d'une peupleraie en zone humide : site de Haut Pres – Pussigny (37)



Sécurisation des compensations jusqu'à la fin de la concession (2061)

- **Base de données partagée** par LISEA pour le pilotage et le suivi dans la durée des sites compensatoires
- **3 niveaux de suivis / contrôles :**
 - mise en œuvre des cahiers des charges (contractualisation) ou des plans de gestion (sites en acquisition)
 - évolution / fonctionnalité des milieux naturels
 - efficacité des mesures % aux espèces protégées visées
- Dispositif de renouvellement des conventions : opérationnel depuis 3 ans
- Dispositif de renouvellement des plans de gestion
- Dispositif de suivi des mesures compensatoires en cours de finalisation
- Contrôles par les services de l'État de l'ensemble du dispositif.

4

Quel est le bilan gaz à effet de serre des différents scénarios ?

*Olivier Carles,
bureau d'études Objectif Carbone*

- ▶ A l'heure actuelle, le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre en France.
- ▶ Le public a souligné l'absence d'éléments de comparaison sur les émissions de gaz à effet de serre liées à chaque scénario. Cette comparaison doit intégrer les phases construction, exploitation et entretien.
- ▶ Les émissions de CO₂ augmentent fortement lorsqu'un véhicule passe de 110 à 130 km/h.
- ▶ Beaucoup s'accordent sur la nécessité de « *réduire l'usage de la voiture* », mais pouvons-nous en priver les nouvelles générations après l'avoir beaucoup utilisée ?
- ▶ La construction d'une route est émettrice de CO₂, tout comme l'accroissement du trafic routier. Le projet d'autoroute serait donc « en décalage » avec les objectifs nationaux.

En savoir plus

Fiche
thématique
« Bilan Gaz à
Effet de
Serre »

La stratégie nationale bas carbone : quelle compatibilité avec un projet routier ?

- La SNBC est introduite par la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (LTECV) du 17 août 2015 : **feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique**, dans tous les secteurs d'activité
- Objectif visé : **neutralité carbone en 2050** (un objectif inscrit dans la loi énergie-climat du 8 novembre 2019)
 - (1) Détermination d'un scénario d'atteinte de la neutralité carbone à l'horizon 2050 : le « scénario de référence » (scénario Avec Mesures Supplémentaires - AMS), une trajectoire cible
 - (2) Déclinaison des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre par secteur d'activité pour les 15 prochaines années (les budgets carbone)
 - Budget carbone 2019-2023 pour les transports : 128 MtCO_{2e}
 - Budget carbone 2024-2028 pour les transports : 112MtCO_{2e}
 - Budget carbone 2029-2035 pour les transports : 94 MtCO_{2e}

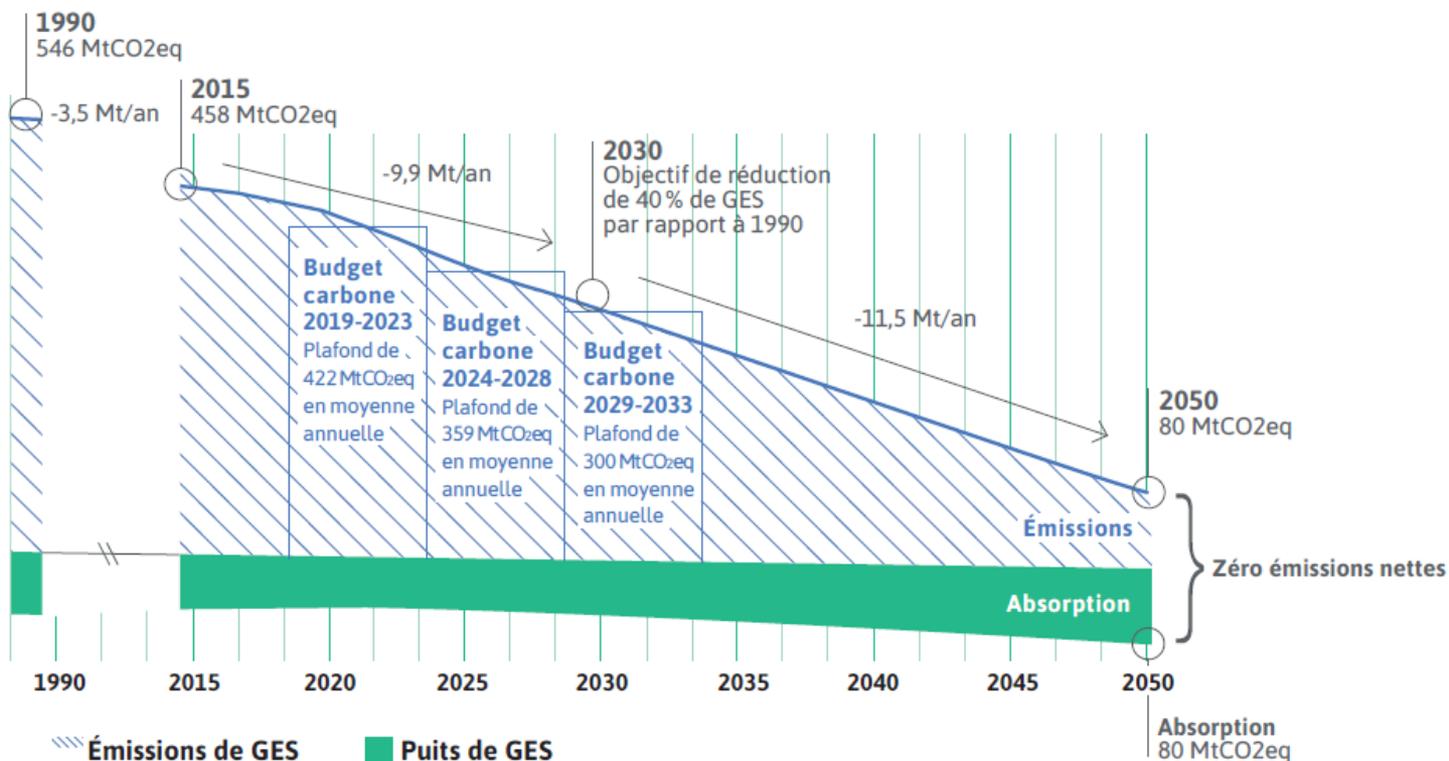
Réduction des émissions ne veut pas dire « 0 émission »

- Définition de la **neutralité carbone** (loi énergie-climat) : **équilibre**, sur le territoire national, entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre
- En France, « atteindre la neutralité carbone »
 - = diviser par 6 les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990
 - = réduire les émissions de la France à 80 MtCO₂e contre 458 MtCO₂ en 2015 (445 en 2018)



Réduction des émissions ne veut pas dire « 0 émission »

Évolution des émissions et des puits de GES sur le territoire français
entre 1990 et 2050 (en MtCO₂eq). Inventaire CITEPA 2018 et scénario SNBC révisée (neutralité carbone)



Méthodologie de calcul

- Une **première approche** des émissions de GES pour chaque scénario : Guide méthodologique du CEREMA « Recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers »
- Calculs de l'empreinte carbone pour les postes d'émissions suivants :

- Changement d'affectation des sols
- Terrassements
- Ouvrages d'art
- Assainissements
- Chaussées
- Equipements routiers

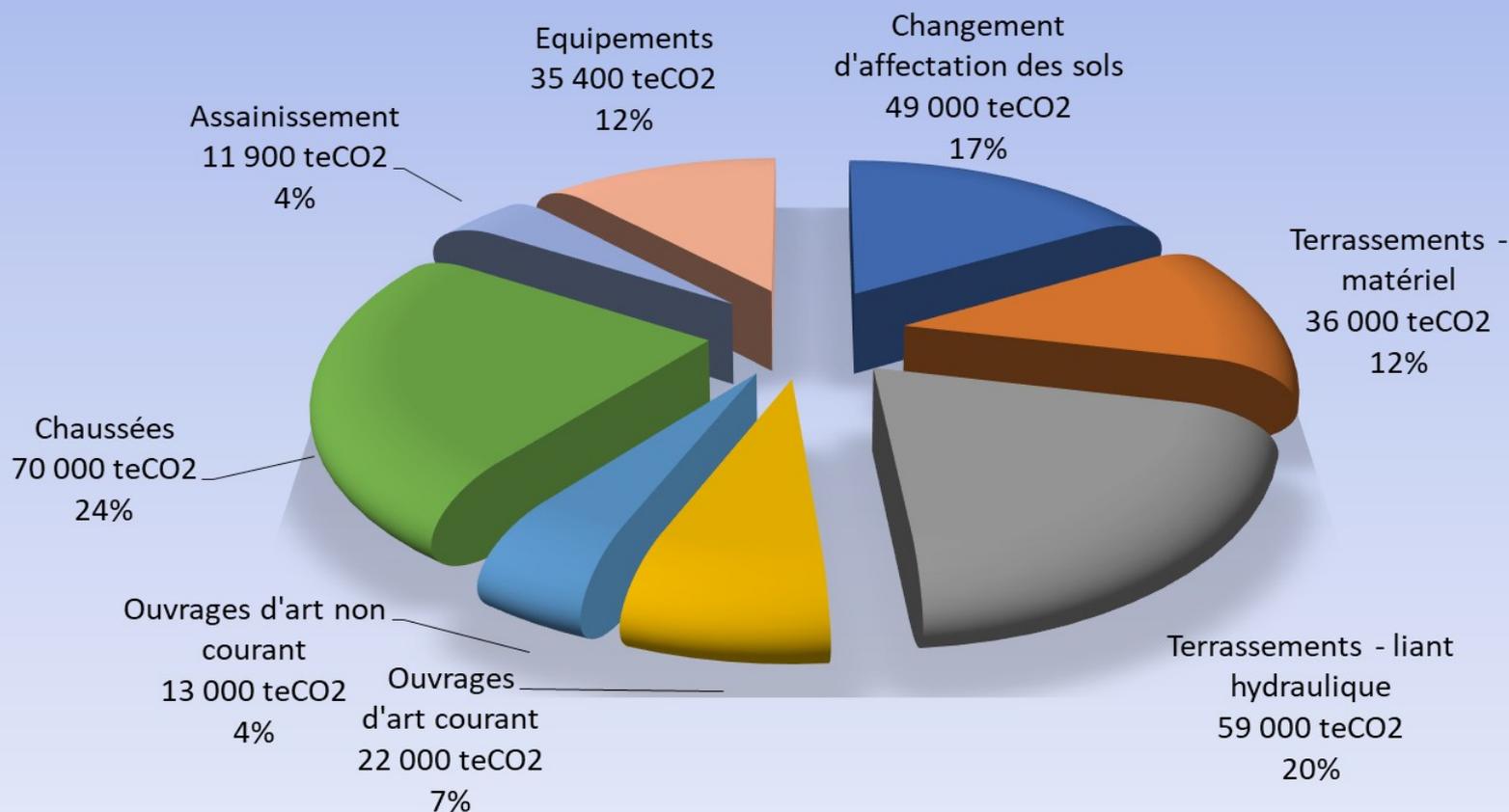
Phase construction

- Trafics routiers
- Entretien/exploitation et fin de vie de l'infrastructure

**Phase exploitation
et entretien**

Émissions en phase construction

Bilan Carbone - construction Autoroute POITIERS-LIMOGES



	Scénario de référence (CPER)	Scénario de Projet alternatif	Scénario de Projet autoroutier
Empreinte carbone de la construction	160 000 tCO ₂ eq	127 500 tCO ₂ eq	296 000 tCO ₂ eq
Empreinte carbone de l'entretien et l'exploitation sur 50 ans	20 000 tCO ₂ eq	15 000 tCO ₂ eq	40 000 tCO ₂ eq
Empreinte carbone potentiellement induite sur le trafic sur 50 ans	105 000 tCO ₂ eq	60 000 tCO ₂ eq	< à 5 000 tCO ₂ eq
	Total	202 500 tCO₂eq	341 000 tCO₂eq

- Bilan carbone CPER ne tient pas compte du report modal des projets de mobilités alternatives (TC, active)
- Effet d'induction de trafic plus important du scénario alternatif, probablement du fait de sa gratuité

Synthèse et pistes de réduction

- Pour le scénario alternatif et pour le scénario autoroutier, les **émissions de GES sont plus élevées en phase construction**
- Pour le **scénario autoroutier, en phase exploitation**, les différents effets cumulés (augmentation des émissions par une vitesse plus élevée mais baisse des émissions grâce à des trajets directs) n'entraînent **pas d'évolution significative sur les émissions de CO2 sur les 30 premières années**

Des pistes de réduction possibles pour chaque poste d'émission ?

- Optimiser la largeur totale du profil en travers ; un état de prairie pour les terres agricoles non artificialisées
- Optimiser les déblais/remblais
- Choix des matériaux
- Abaissement de la température des mélanges bitumineux
- Matériaux argileux ou géomembranes pour les ouvrages d'assainissement
- Favoriser des équipements plus légers (glissière métallique légère GS4, recours au métal recyclé)
- Ouvrages d'art mixte (utilisation du bois)
- Fonds d'arbitrage carbone

5

Quels outils pour redynamiser la ruralité ?

*Fabrice Pagnucco,
Chef du service Habitat Urbanisme
Territoire, DDT de la Vienne*

- ▶ L'agriculture est essentielle à ce territoire mais elle a besoin de revenus complémentaires : facilité d'accès au 2^e emploi ou accès facilité pour l'agrotourisme.
- ▶ La « zone centrale » entre Lussac et Bellac subit une baisse démographique et une crise d'attractivité. Des villes comme Montmorillon et Bellac perdent des habitants.
- ▶ En attirant de nouveaux habitants, une route performante pourrait renforcer les débouchés agricoles... mais la perte de foncier est un risque pour l'économie agricole.
- ▶ Une route plus performante élargirait le bassin d'emploi et rendrait ainsi ce secteur à nouveau attractif pour des couples travaillant dans les deux départements... mais elle fait aussi craindre des disparitions de petits commerces, au profit des zones commerciales des métropoles.

En savoir plus

Fiche
thématique
« Les effets
sur
l'économie
locale »

Quels outils pour redynamiser la ruralité ?

Synthèse des bilans des projets routiers structurants

Des effets positifs potentiels sont possibles :

- Création d'emplois locaux
- Accroissement du potentiel touristique
- Arrivée de nouveaux habitants et implantations de nouveaux services

... mais **une limite** : des effets peu homogènes sur le territoire (effet catalyseur des dynamiques locales)

Condition de réussite : accompagner les projets routiers d'actions locales sur tout le territoire, pour en faire bénéficier toutes les zones, même les moins dynamiques.

Projet de territoire : définition

Un **projet structurant** dont la finalité est de participer à l'attractivité du territoire, en termes d'emplois et d'image.

Cette notion s'apprécie au regard de plusieurs critères, en particulier :

- le **périmètre de son rayonnement** participant à l'attractivité du territoire du fait de l'importance des investissements envisagés et des retombées économiques susceptibles d'être générées sur le territoire (emplois directs ou induits, retombées sur la formation) ;
- sa **capacité à fédérer les acteurs locaux** avec un effet d'entraînement sur l'économie locale.

→ **L'ensemble de ces composantes définit le projet de territoire**

Projet de territoire : conditions

- Un **nécessaire encadrement** des conséquences du projet structurant sur le territoire (réglementation)
- Une **volonté politique** d'intégrer le projet dans le développement du territoire
- Un **accompagnement local** au plus près des acteurs concernés pour tirer un réel bénéfice du projet

Ce type de projet doit être **intégré dans les démarches territoriales** :

- Documents de planification stratégiques
 - Documents d'urbanisme (PLUi, SCoT)
 - Plan climat air énergie territoriaux (PCAET)
 - Plan alimentaire territorial (PAT)
- Dispositifs de contractualisation
 - Contrats de relance et de transition écologique (CRTE)

Échanges avec le public



Demander la parole
Ne pas tenir le micro



Proposer des avis
argumentés



2 minutes maximum
de temps de parole

www.autoroute.poitiers-limoges.fr

Participez en ligne **jusqu'au 20 mars**

Consultez toutes les contributions

Retrouvez toutes les **fiches thématiques**

Concession
autoroutière

Trafics routiers

Agriculture

Mesures
environnementales
(ERC)

Consommation
d'espaces

Les effets sur
l'économie locale

Accidentologie

Coûts des différents
scénarios routiers

Caractéristiques
des différents
scénarios routiers

Enjeux
ferroviaires

Bilan Gaz à Effet
de Serre