



Concertation préalable du public

Compte-rendu de la réunion de partage « économie & mobilités »

Mercredi 2 mars 2022 – Couzeix



150 personnes ont participé à la réunion de partage de Couzeix, le 3 mars à 18h, sur les thèmes des mobilités et de l'économie. Après une présentation des objectifs de la réunion de partage, la soirée a vu se succéder quatre exposés sur des thèmes récurrents de la concertation. La parole a ensuite été donnée au public, qui a interrogé les experts présents et les représentants de la DREAL, Michel Duzelier et Philippe Landais.

La réunion s'est déroulée en présence du garant de la concertation, Jean-Daniel Vazelle. Elle s'est terminée à 20h45.

Introduction de la réunion

Sébastien Larcher, maire de Couzeix : Bonsoir à toutes et tous. Je vous remercie d'être aussi nombreux ce soir pour cette réunion. Avant toute chose, je voudrais que nous ayons une pensée pour nos amis ukrainiens qui subissent les assauts meurtriers de la Russie. La solidarité qui anime l'Europe et notre pays va, je l'espère, permettre de trouver une issue rapide à ce conflit qu'on ne saurait qualifier.

Je tiens à remercier la DREAL et les garants de la CNDP d'organiser cette réunion ici à Couzeix. C'est avec grand plaisir qu'on les accueille. Vous savez que c'est un sujet qui concerne assez fortement notre commune, et bien sûr notre territoire. Les thématiques de ce soir, liées à l'économie et à la mobilité, sont des thématiques très importantes à nos yeux. Sans attendre, je vais donner la parole à Monsieur Vazelle, garant de la CNDP. Je vous remercie. Je reprendrai la parole tout à l'heure.

Jean-Daniel Vazelle, garant de la concertation : Merci Monsieur le Maire. Bonsoir à toutes et tous. Je suis toujours content quand je vois beaucoup de monde. C'est une habitude chez les garants : plus on voit de monde, plus on est content. Cette réunion, nous l'avons souhaitée parce qu'après dix réunions déjà, dont cinq ateliers thématiques au cours desquels ont été évoqués divers sujets (agriculture, économie, environnement, mobilités...), et 1750 ou 1780 contributions sur le site de la concertation, il nous a semblé qu'un certain nombre de questions appelaient des éclaircissements, des compléments d'informations. Et nous avons envisagé de pouvoir partager ce qui s'était dit dans les ateliers. C'est toujours très difficile de parler de tous les sujets en deux heures, deux heures et demie. C'est pour cela que l'on a prévu deux réunions.

Il y a eu une réunion hier soir sur les thématiques environnement et agriculture. Et aujourd'hui, nous parlerons plus spécifiquement d'économie et de mobilités, avec des contributions de personnes qui connaissent bien ces sujets. Et nous aurons ensuite un temps de débat. Je laisse la parole à Monsieur Veyrat, qui va vous préciser le déroulement de cette soirée.

Jean Veyrat, animateur de la réunion : Merci Monsieur Vazelle. Cette réunion va se dérouler de manière assez simple. Nous aurons un premier temps d'exposés et un deuxième temps de débats, ce qui est très classique pour une réunion publique. La particularité, comme l'a dit Monsieur Vazelle, c'est qu'il s'agit de répondre à des questions qui ont été fréquemment posées, ou qui sont particulièrement importantes par rapport aux choix qui devront être faits.

Pour répondre de la manière la plus pertinente possible à ces questions, l'Etat a sollicité à la fois ses ressources internes et ses ressources externes. Les ressources internes, ce sont les différents services de l'Etat (administration centrale et services en région). Et les ressources externes, ce sont par exemple les bureaux d'études. Certaines présentations qui vont vous être faites seront un peu techniques. C'était déjà le cas hier, et je pense que cela a été plutôt apprécié par les participants, parce que s'il y a des questions pointues qui sont posées, c'est que les gens attendent des réponses précises. Et c'est bien le but de cette réunion de ce soir.

Il y aura donc quatre exposés successifs qui vont durer en tout et pour tout entre 40 et 50 minutes, je pense. Et ensuite, tout le reste de la réunion sera dédié à votre expression, vos questions et vos avis.

Le premier sujet, ce sera la question de l'accidentologie : combien d'accidents sur la RN 147 ? Ce sera présenté par Stéphane Picard, de la DREAL de Nouvelle-Aquitaine (service déplacements, infrastructures et transports).

Le deuxième sujet sera celui du ferroviaire : quelles perspectives pour le train ? Nous aurons un exposé de Stéphane Morançais, également de la DREAL de Nouvelle-Aquitaine (département mobilités et infrastructures ferroviaires).

Nous aurons ensuite un zoom sur les différents scénarios, parce qu'on s'est rendu compte lors de la concertation qu'il y avait parfois des incompréhensions sur certains aspects, certaines subtilités, certaines différences entre les scénarios. Des précisions seront apportées, notamment sur les trafics dans le cadre des différents scénarios, par Alexandre Bréèrette, du bureau d'études Explain.

Enfin, nous aurons un dernier point autour du péage autoroutier : quelles techniques ? Quel consentement à payer le péage ? Quel modèle économique ? On parlera notamment de la question de la concession autoroutière, et ce sera présenté par Jean Ricard, de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités.

J'en profite au passage pour vous dire que la réunion est enregistrée et qu'elle est diffusée en direct sur Zoom et sur YouTube. On alternera donc, entre les questions de la salle, les questions qui seront posées par écrit, et les questions via l'application Zoom.

On va tout de suite passer aux différents exposés, le premier sur l'accidentologie.

Exposés

Michel Duzelier, DREAL Nouvelle-Aquitaine : Bonsoir à tous. Un point tout d'abord concernant tout ce qui a été dit à ce sujet au travers des réunions publiques. S'agissant de l'accidentologie, il y a eu, j'ai envie de dire, un consensus sur le sentiment d'insécurité et d'inconfort que procurait la 147, tant pour les usagers que pour les riverains qui habitent le long de la 147. Et finalement, se pose la question de savoir ce qu'apporte le projet autoroutier sur ce sujet de l'insécurité.

Par ailleurs, bien souvent, lorsqu'on a fait les réunions, on a avancé des chiffres. Des chiffres ont aussi été avancés dans le dossier de concertation, et l'objectif était de consolider tous ces chiffres pour qu'on ait tous ensemble les mêmes éléments de repères. Et enfin, je préciserai que pour chacun des thèmes qu'on vous présentera ce soir, on a élaboré, et là aussi, c'était une demande forte, des fiches thématiques qu'on a mises sur le site de la concertation. Et en l'occurrence, pour le thème "accidentologie", il y a une fiche dédiée qui est mise sur le site de la concertation. En général, on a fait des synthèses assez précises. Elles font 2 ou 3 pages, elles sont faciles à lire et je vous invite à aller les consulter. Cela vous donnera des précisions, en complément de ce qui va vous être dit par Stéphane Picard, qui est dans mon service dédié aux infrastructures et qui est plus particulièrement chargé du projet Poitiers-Limoges.

Stéphane Picard, DREAL Nouvelle-Aquitaine, service déplacements, infrastructures et transports : Bonsoir à tous. Comme le disait Michel Duzelier, pendant les réunions publiques, les ateliers et aussi dans les contributions qu'on a reçues sur le site internet, on a eu beaucoup de remarques qui étaient faites sur l'accidentologie. Beaucoup de chiffres ont été avancés. Je vais faire un point sur le sujet, puisque l'accidentologie peut évoluer d'une période à l'autre, comme vous allez le voir.

La première chose que je voudrais dire, c'est qu'étudier l'accidentologie, en faire un diagnostic et estimer l'impact d'un projet sur l'accidentologie, c'est une obligation qui est cadrée par l'instruction du gouvernement du 16 juin 2014. Il s'agit de l'instruction relative à l'évaluation des projets de transports, et l'ensemble de ces documents va servir de base au calcul du bilan socio-économique.

L'analyse de l'accidentologie, classiquement, se fait sur une période de cinq ans. Cinq années complètes. Or, l'étude de concessibilité avait été lancée en 2018. La période prise pour référence correspond donc aux cinq années précédentes, de 2013 à 2017. Ces données sont disponibles sur le site internet. Vous pourrez les retrouver dans le dossier de l'état initial, dans le diagnostic environnemental disponible en téléchargement sur le site internet. On a récupéré de nouvelles statistiques à partir de données de la DIR Centre-Ouest, la Direction interdépartementale des routes, qui est chargée d'exploiter la RN 147. Ces données concernent les périodes 2012-2016 et 2017-2021. Elles concernent aussi la section de la RN 147 entre la LNE et le contournement nord de l'agglomération de Limoges.

Quand on réalise une étude d'accidentologie, on va observer plusieurs données et on va calculer différents indicateurs statistiques qui vont permettre d'interpréter ces données et de faire des comparaisons avec d'autres infrastructures. Typiquement, on va dénombrer le nombre d'accidents mortels et d'accidents graves. On va regarder aussi le nombre de blessés hospitalisés et non hospitalisés. On peut regarder aussi la localisation des accidents, la nature de l'infrastructure, etc. Et à partir de ces données, on va calculer les indicateurs : le taux d'accidents, qui mesure le nombre d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus par les véhicules. Cet indicateur va permettre d'évaluer le caractère anormal du risque d'accident sur la route. Et on peut aussi évaluer la gravité des accidents en calculant le taux de tués pour 100 accidents, ou le taux d'accidents mortels. Enfin, on peut identifier des zones où se concentrent les accidents. C'est ce qu'on appelle les ZAAC, les zones d'accumulation d'accidents corporels. Dans notre étude de sensibilité, on avait identifié une ZAAC au niveau de l'entrée Sud-Est de Poitiers.

Sur cette diapositive, à l'écran, vous avez un tableau qui indique le nombre d'accidents, le nombre de tués, le nombre de blessés hospitalisés et le nombre de blessés non hospitalisés pour les deux périodes 2012-2016 et 2017-2021. Ce tableau montre que l'accidentologie a évolué entre ces deux périodes. En fait, on peut même calculer les différents indicateurs statistiques, qui peuvent être comparés aux moyennes nationales, dans le tableau du dessous.

Alors déjà, entre les deux périodes, on constate qu'il y a eu une diminution de 30% du nombre total d'accidents : on a eu une baisse régulière des accidents depuis 2014. Ensuite, on constate que le nombre de tués et d'accidents mortels est resté quasiment stationnaire. La conséquence logique de tout cela, c'est que le taux de tués pour 100 accidents a augmenté. On est passé

d'environ 16% à 25% pour la période récente. Ce taux est équivalent au taux moyen pour une deux voies, mais quand même deux fois supérieur au taux moyen pour une deux fois deux voies. Et ce qu'il faut savoir aussi, c'est qu'au niveau de la Haute-Vienne, ce taux est bien supérieur puisqu'il atteint 44%. Il y a eu 13 tués entre 2017 et 2021, dont 11 en Haute-Vienne et deux en Vienne, sachant qu'il y a eu en Haute-Vienne un accident qui à lui seul a tué quatre personnes.

A contrario, on constate que le nombre de blessés hospitalisés a chuté. C'est-à-dire qu'il a suivi, en fait, la baisse du nombre d'accidents entre les deux périodes. Il a baissé de 60% pour cent. Il en est de même du nombre de blessés non hospitalisés. Et quand on s'intéresse aux taux, pour pouvoir faire des comparaisons, le taux de blessés hospitalisés pour 100 accidents est de 57%, alors qu'il était de 100% au cours de la période précédente (sachant que pour les deux périodes, il est de 83%). Et le taux de blessés non hospitalisés pour 100 accidents est de 82%, contre 100%. Cela fait beaucoup de chiffres, mais l'intérêt est de pouvoir effectuer des comparaisons avec d'autres infrastructures.

On peut aussi calculer des taux qui sont peut-être un peu plus parlants. Je vous parlais tout à l'heure des taux qui vont permettre d'évaluer la gravité. On va pouvoir regarder les proportions d'accidents mortels, les proportions d'accidents graves, les proportions d'accidents légers : pour la dernière période, 20% des accidents ont été des accidents mortels, 45% ont été des accidents graves, et 35% ont été des accidents légers.

Si on considère la dernière période, 2017-2021, on constate que les accidents corporels sont relativement répartis sur l'ensemble de l'axe, exception faite de la déviation de Fleuré, qui est aménagée à deux fois deux voies, et où il n'y a eu quasiment aucun accident. Et puis on a quand même quelques points où l'on observe une forte concentration d'accidents, en particulier au niveau de Moulismes, au centre de l'axe. Sur la section de Fleuré, je vous ai parlé tout à l'heure d'une ZAAC qu'on avait identifiée pendant l'étude de concessibilité. Ce qu'on observe, c'est que cette ZAAC a disparu au cours de la période récente, sachant que cette section, la section Poitiers-Fleuré, est celle qui a connu la plus forte baisse du nombre d'accidents corporels. Entre les deux périodes, il a été divisé par trois.

On s'est aussi interrogé sur la typologie des accidents. Il en ressort qu'il n'a pas de typologie dominante. Mais il y a quand même quelques chiffres intéressants, notamment quant au fait que les poids lourds sont impliqués dans un accident sur cinq. Cela reste cohérent, puisqu'ils représentent 20% du trafic sur l'ensemble de l'axe. Et puis on constate aussi que plus d'un accident sur cinq survient en agglomération.

Une question qu'on s'est posée aussi, c'est finalement de savoir pourquoi l'accidentologie avait diminué entre nos deux périodes, 2012-2016 et 2017-2021. En fait, l'amélioration récente n'est pas due aux radars, puisqu'ils ont été implantés avant 2011. L'explication la plus probable, c'est la diminution de la vitesse, qui est passée à 80 km/h le 1er juillet 2018. Quand on regarde les chiffres, on constate qu'en 2017, on était à 16 accidents. En 2018, on est passé à 9 accidents, puis à 8 en 2019 et 2020, et 10 accidents en 2021.

Pour conclure, globalement, ce que l'on peut dire, c'est que l'accidentologie sur la RN 147 est représentative de celle observée sur les routes à deux voies. On a eu une baisse du nombre d'accidents sur la dernière période. Pour autant, le taux d'accidents y est plus élevé que sur une deux fois deux voies, et le taux de tués pour 100 accidents sur la RN 147, en Haute-Vienne est

bien plus élevé que la moyenne. Beaucoup de données sont disponibles. Elles traitent de plusieurs périodes, 2013-2017, 2012-2016 et 2017-2021. Vous pouvez consulter la fiche accidentologie qui a été publiée hier sur le site internet, qui reprend les données récentes. Et puis, vous pouvez aussi consulter, comme je le disais, le diagnostic environnemental qui reprend les données d'accidentologie de la période 2013-2017.

Jean Veyrat : Merci Monsieur Picard. Nous allons passer au second exposé sur le ferroviaire : quelles perspectives pour le train ? Monsieur Morançais va donc rejoindre la tribune et Monsieur Duzelier va nous exposer ce qui s'est dit pendant la concertation.

Michel Duzelier : Oui, tout à fait. Alors là aussi, ce thème a été mobilisateur. Aujourd'hui, le constat est fait que la ligne ferroviaire n'est pas performante, et quand l'état actuel, elle ne répond pas aux besoins que vous avez exprimés. Il y a une forte attente par rapport à l'utilisation du train, mais sous certaines conditions, et notamment l'amélioration de l'offre en termes de fréquence aux horaires d'embauche et de débauche. Il s'agirait de mieux assurer les trajets domicile-travail, en particulier aux abords des agglomérations de Poitiers et de Limoges. Il est demandé également des connexions avec les transports en commun à partir des gares et vers les zones d'activités. Sur Poitiers, on a parlé de l'hôpital. On a parlé aussi des deux universités de Limoges et de Poitiers. On a vu aussi qu'étaient demandés des trains plus rapides, c'est-à-dire des trains semi-directs, avec moins d'arrêts, mais des arrêts ciblés. On a notamment parlé d'étudiants de Limoges qui voulaient aller à Poitiers. Il faudrait donc prévoir aussi des arrêts, peut-être aux heures de pointe, pour s'arrêter à la gare de Mignaloux par exemple.

Enfin, la proposition a été faite d'augmenter la part du fret, ce qui permettrait de sécuriser la 147. Mais finalement, on l'a vu aussi lors des ateliers, le traitement de l'axe Poitiers-Limoges par le ferroviaire ne semble pas suffisant en soi. Voilà ce que l'on peut dire, en résumé, des expressions sur le ferroviaire dans la première partie de cette concertation. Là aussi, on a une fiche qui a été réalisée. Je vais maintenant passer la parole à Stéphane Morançais, qui est responsable dans mon service des mobilités et plus particulièrement des questions ferroviaires ? Stéphane, c'est à toi.

Stéphane Morançais, DREAL Nouvelle-Aquitaine, Département Mobilité Infrastructures Ferroviaires : Bonjour à tous. Alors, je vais peut-être pour commencer rappeler quels sont les grands acteurs du ferroviaire. C'est la SNCF qui gère toute l'infrastructure ferroviaire. Et sur la ligne Poitiers-Limoges, les TER, c'est la région qui est autorité organisatrice des transports. Ce sont vraiment les deux grands acteurs du ferroviaire sur cette ligne-là. Donc, nous, l'Etat, on intervient parce qu'on va cofinancer une partie des travaux de régénération. On intervient à ce titre-là.

La ligne TER Poitiers-Limoges, c'est 138 kilomètres. Elle dessert neuf gares. Une des particularités de cette lignes, c'est d'abord des contraintes liées au relief avec, surtout sur la partie Haute-Vienne, un tracé qui est compliqué. On a une infrastructure qui est plutôt en

mauvais état. C'est un constat qu'on a fait depuis un audit réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau en 2016 et 2017. On s'est rendu compte que beaucoup d'infrastructures, principalement ce qu'on appelle les lignes de desserte fine du territoire, les lignes régionales, étaient en très mauvais état. D'ailleurs, en Haute-Vienne, quelques-unes de ces lignes ont été fermées : la partie centrale de Nexon-Brive par exemple, ou encore la partie charentaise d'Angoulême-Limoges, qui est fermée aujourd'hui à la circulation.

Toutes les données qu'on a, sont des données qui proviennent de la SNCF. Vous trouverez des données sur les temps de trajet, sur les billets de train. Ce que l'on peut dire, c'est que ce mode de transport est assez performant, et moins onéreux que d'autres modes. Bien sûr, sans tenir compte des temps de trajet pour aller à la gare et des éventuels retards au départ ou à l'arrivée...

On a une fréquence de circulation qui est modérée : un train toutes les deux heures. L'infrastructure est à voie unique, ce qui rend les choses plus compliquées : les trains ne peuvent pas se croiser comme ils veulent. Et on a une fréquentation d'environ 140 000 voyageurs par an.

On parlait de l'état de cette infrastructure. On a lancé une étude préliminaire en 2020. SNCF Réseau nous a présenté les résultats fin 2021. On a quand même un coût de régénération estimé à 222 millions d'euros, ce qui est élevé. On a pu programmer une première phase d'environ 68 millions d'euros au titre du contrat de plan État-Région. Il s'agit de travaux envisagés pour 2025. Oui, les études, c'est toujours long et nous n'en sommes qu'aux études préliminaires. Après, il y aura une phase d'études d'avant-projet, une phase projet, et c'est seulement après que nous pourrions faire les travaux. Il y aura ensuite une deuxième phase qu'il faudra certainement inscrire au prochain contrat de plan État-Région. Voilà ce que l'on peut dire sur la régénération qui est programmée d'ici 2025, pour arriver à des temps de parcours d'1h45 sur les meilleurs temps.

Il y avait eu des questions sur le transport de marchandises. Effectivement, l'axe routier est fortement utilisé par les poids lourds, avec des origines et destinations assez variées : France, Espagne, Angleterre... Aujourd'hui, on a principalement du fret entre Montmorillon et Poitiers. Ce sont pour l'essentiel des trains de céréales, avec un peu d'engrais. Cela représente une centaine de trains par an. En 2020, on a régénéré et remis en service la ligne Jardres-Mignaloux. C'est une ligne qui est uniquement utilisée pour le fret. Cela permis de sauver les 40 trains par an de la société Terrena. A titre de comparaison, d'après les données de la SNCF, on aurait avec ces trains l'équivalent de 2500 camions par an. L'objectif, dans notre projet de régénération, sera bien sûr de maintenir une infrastructure apte à la charge D, la plus lourde (22,5 tonnes par essieu), entre Poitiers et Montmorillon. Voilà ce que l'on peut dire pour le ferroviaire.

Jean Veyrat : Je pense que les questions ne manqueront pas sur le sujet. On peut tout de suite passer au troisième exposé, l'avant-dernier, qui va proposer une description détaillée des différents scénarios, en particulier sur les aspects de trafic qui ont beaucoup été interrogés lors de la concertation.

Michel Duzelier : Oui, alors, beaucoup de personnes, à propos du scénario alternatif, se sont interrogées sur sa cohérence par rapport au contrat de plan État-Région. Elles voulaient savoir quelles étaient les sections concernées et comment elles s'intégraient dans le projet. Sur le scénario autoroutier, le passage à deux fois une voie sur la dizaine de viaducs, a également suscité des questionnements, concernant notamment l'impact sur la circulation. Il y a aussi eu, sur le projet autoroutier, des interrogations sur les trafics résiduels dans les bourgs déviés, dûs à des usagers qui ne veulent pas payer l'autoroute. On a vu qu'il y avait des craintes à ce sujet. Et enfin, concrètement, les questions de financement et de coût des différents projets ont aussi été posées. Alexandre Brèèrette, directeur du bureau d'études EXPLAIN, missionné par la DREAL pour cette opération, va vous préciser tout cela.

Alexandre Brèèrette, bureau d'études Explain : Merci Michel, bonsoir à tous. Alors, avant d'aborder la question des trafics, effectivement, je vais vous présenter à un certain niveau de détail les trois grands scénarios sur lesquels nous sommes basés pour réaliser les études techniques, les études de trafic et l'évaluation socio-économique.

Le premier scénario est ce qu'on appelle le scénario de référence. C'est finalement la situation la plus probable dans le cas où on ne fait pas de projets autres que les opérations qui sont déjà dans les tuyaux, pour parler simplement. C'est particulièrement, sur cet axe routier, les opérations qui sont incluses au contrat de plan État-Région, qui a déjà été évoqué tout à l'heure sur le volet ferroviaire. Il y a un volet routier qui inclut un certain nombre d'opérations qui vont voir le jour dans les années qui viennent. Alors, vous voyez sur cette carte le linéaire entre Poitiers et Limoges, avec deux types d'aménagements qui sont prévus. Vous retrouvez en rouge la RN 147 que vous connaissez.

Il est prévu de réaliser localement un certain nombre d'aménagements, soit à deux fois une voie, soit à deux fois deux voies. Pour les reprendre, du nord au sud, nous avons les aménagements Sud-Est de Poitiers, qui vont améliorer l'arrivée sur l'agglomération de Poitiers. Donc, un aménagement à deux fois deux voies jusqu'à l'entrée de Lhommaizé. Ensuite, la déviation de Lussac-les-Châteaux, qui est une opération avec une déviation par le sud de la commune à deux fois une voie. Sont prévus également des créneaux de dépassement. Ils sont à deux fois deux voies au sud de Bellac, cela à deux endroits : au droit de Berneuil d'une part, au droit de Chamboret d'autre part. Et ensuite, on a les aménagements au nord de Limoges, qui concernent à la fois le contournement au nord de Limoges ainsi que l'entrée sur Limoges par l'axe RN 147. Ce sont aussi des opérations à deux fois deux voies. Au total, il est prévu dans le CPER déjà 31,5 kilomètres de routes à deux fois deux voies, ainsi que huit kilomètres de route à deux fois une voie avec des créneaux de dépassement. Il restera sur l'axe Limoges-Poitiers un linéaire de 70 kilomètres de route bidirectionnelle.

Le deuxième scénario qui a été étudié, c'est le scénario autoroutier. Il se caractérise par une opération qui vient s'ajouter finalement à ce qui est déjà prévu dans notre scénario de référence, avec soit la création de nouveaux linéaires, soit la mise aux normes autoroutières d'opérations déjà réalisées ou en projet. Vous voyez ici, sur ce graphique, toujours le même linéaire Poitiers-Limoges, avec les aménagements du CPER à deux fois deux voies qui vont contribuer à l'itinéraire, et les aménagements qui sont mis à niveau, c'est-à-dire qui passent à deux fois deux voies, alors qu'en référence, ils sont à deux fois une voie : c'est la déviation sud

de Lussac. Et ensuite, il y a des aménagements spécifiques au projet autoroutier, à deux fois deux voies, que vous voyez en bleu clair ou en vert.

Le scénario qu'on a étudié à ce stade, c'est une première solution autoroutière qui est sortie de nos études techniques. On est sur une infrastructure qui inclut la création de onze viaducs avec des profils à deux fois une voie. C'est-à-dire que localement, pour réduire les coûts, on a consenti à réduire aussi le profil en largeur de l'infrastructure. On est avec une solution à huit échangeurs permettant une desserte fine du linéaire, et l'opération inclut également des aires de repos à proximité de Lussac et une aire de service à proximité de Bellac. Tout cela nous amène à un total de 108 kilomètres à deux fois deux voies à caractéristiques autoroutières, ce qui représente une très large majorité de l'itinéraire (98%). Et finalement, les sections qui sont réduites à deux fois une voie, là où effectivement, on est sur des ouvrages, se limite uniquement à 2% de l'itinéraire, soit deux kilomètres.

Sur ce dernier sujet, il y avait eu quelques questions, donc j'anticipe un peu sur la présentation des trafics qui va venir plus tard, mais on est sur des niveaux de trafic qui sont de l'ordre de 8000 véhicules par jour, deux sens confondus, avec des variations d'une section à l'autre, ce qui est tout à fait compatible avec un trafic à deux fois une voie lorsqu'il est appliqué ponctuellement. Donc, le fait de réduire localement le linéaire à deux fois une voie n'a pas de conséquences majeures en termes de perte de temps de parcours. Pour vous donner un ordre de grandeur, sur un trajet entre Limoges et Poitiers, la différence est de l'ordre de trente secondes, entre un profil à deux fois deux voies tout du long, et la solution qu'on a proposée, qui a quand même un avantage d'optimisation des coûts relativement important.

Il y a eu pas mal de demandes de précisions concernant le contenu du scénario alternatif. Alors, le scénario alternatif, au même titre que le scénario autoroutier, est adossé sur le scénario de référence, auquel on va ajouter un certain nombre d'opérations. Ces opérations consistent à aménager à deux fois deux voies la RN 147 localement sur les sections avec les plus forts enjeux en termes de sécurité, en termes de perte de temps de parcours, et en termes de nuisances. Vous les voyez ici apparaître, avec la déviation de Lhonnaizé, permettant une continuité à deux fois deux voies au sortir de Poitiers pour pouvoir aller jusqu'à Lussac. Vous avez ensuite la mise à deux fois deux voies de la déviation de Bellac, un secteur particulièrement accidentogène ; la mise à deux fois deux voies de la section Chamboret-Nord Limoges, avec une déviation de Chamboret qui, là aussi, permet pour l'entrée sur Limoges d'avoir une continuité à deux fois deux voies entre Limoges et le nord de Chamboret. Au total, le scénario alternatif permet de disposer de 64 kilomètres à deux fois deux voies sur l'ensemble du linéaire, soit plus de deux fois plus que le scénario de référence, avec huit kilomètres à deux fois une voie. Et donc, on reste principalement sur la section centrale à un profil en bidirectionnel, sur un total de 37 kilomètres.

J'en arrive à la deuxième partie de mon intervention. Il s'agira d'un résumé des études de trafic qui ont été réalisées, à partir de modèles de trafic qui ont été développés pour porter ces différents scénarios. Vous avez ici une représentation des niveaux de trafic pour un jour moyen, deux sens confondus, pour chacune des trois solutions. On s'est positionné dans le futur, en 2035, ce qui n'engage pas du tout sur la date de réalisation de l'une ou l'autre des solutions. En fait, il s'agit simplement de se positionner dans un peu plus de douze ans et de comparer les trois scénarios à cet horizon. Vous voyez en regardant le scénario de référence, qu'avec les

aménagements de la RN, on va avoir un trafic qui, d'une section à l'autre, va varier entre 4500 et 9100 véhicules légers : comme aujourd'hui, des niveaux de trafic particulièrement importants aux entrées de Limoges et de Poitiers. On a aussi précisé qu'on a un trafic résiduel de l'ordre de 2900 véhicules dans la traversée de Bellac. Avec le scénario autoroutier, on crée une infrastructure qui fait gagner du temps. On va apporter une attractivité qui va avoir pour effet de modifier changer le choix d'itinéraire des automobilistes. Cela va générer un trafic supplémentaire.

Mais ce trafic va se répartir entre deux itinéraires : soit l'itinéraire concédé, donc payant, soit l'itinéraire alternatif qui demeure sur la RN. On a précisé ici quelles étaient les proportions de trafic entre les automobilistes qui vont préférer prendre l'autoroute, et ceux qui vont préférer rester sur l'itinéraire de substitution. Vous voyez que ces résultats montrent un niveau de trafic sur l'autoroute pour les véhicules légers qui est relativement homogène, avec des variations d'une section à l'autre qui vont de 3400 véhicules à Saint-Bonnet-de-Bellac, à un peu plus de 5000 véhicules à Lhonnaizé et Lussac-les-Châteaux. L'ordre de grandeur est quasiment équivalent, 4600 véhicules, au nord de Limoges. Et vous voyez les trafics résiduels sur la RN qui soulignent que l'on est sur des situations de référence pour l'essentiel des sections, avec une exception au niveau de Bellac, puisque Bellac bénéficie d'ores et déjà d'une déviation. Si elle devient concédée, il y aura un report de trafic dans le centre de Bellac, qui demeure modéré : on voit que l'on passe de 2900 à 4000 véhicules légers par jour dans la traversée de Bellac. La RN historique, on va dire. Voilà pour le scénario autoroutier.

Sur le scénario alternatif, on est dans une configuration où on va aussi avoir plus de trafic parce qu'on va quand même gagner du temps, notamment dans les entrées de ville. Vous le voyez, au droit de Lhonnaizé, on prévoit une augmentation de l'ordre de 1000 véhicules par jour par rapport à la référence : on passe de 9100 à 10 300, et cet ordre de grandeur de 1000-1500 véhicules légers supplémentaires, on le retrouve à peu près sur toutes les sections. Voilà pour les véhicules légers.

Concernant les poids lourds, cela varie, en scénario de référence, entre 1000, 1400 et 2 000 poids lourds selon les sections, avec le cas particulier de la déviation de Bellac, où l'on comptabilise plus de 3 000 poids lourds, puisque l'on récupère le trafic venant de la RN 145 et se poursuivant plus à l'ouest. De même, avec le scénario autoroutier, on va avoir une répartition entre les poids lourds qui vont souhaiter gagner du temps et préférer l'itinéraire autoroutier, et les autres poids lourds qui vont emprunter l'itinéraire de substitution. Et la répartition se fait à peu près, comme vous le voyez sur ce tableau, dans des proportions de deux tiers/un tiers en fonction des sections. On va avoir de l'ordre de 800 à 1100 poids lourds par jour sur la 147, sauf au droit de Bellac, où le trafic sera supérieur. Les niveaux de poids lourds sur les itinéraires alternatifs, donc sur la RN, varient de 300 à 700.

Pour ce qui est du scénario alternatif, on voit qu'on est sur des niveaux de trafic qui sont globalement équivalents, sachant qu'on peut avoir quelques reports de trafic sur des itinéraires alternatifs, très ponctuellement. Voilà donc pour les prévisions de trafic.

Dernier point de mon intervention, la question des coûts. Je vais vous préciser les postes de coûts d'investissement qui ont été calculés à ce stade des études pour comparer les scénarios. On a identifié les postes suivants : le coût de création des échangeurs, le terrassement pour préparer le terrain, la réalisation des ouvrages d'art qui est souvent un poste important (on

distingue les ouvrages courants et les ouvrages non courants, ces derniers étant plus spécifiques et plus coûteux). Ont également été pris en compte le coût des matériaux sur la structure de chaussée, et sur les différentes couches d'enrobé ; les coûts d'études en amont et de maîtrise d'œuvre en cours de travaux ; les acquisitions foncières ; le dégagement des emprises de travaux et démolitions diverses. On a également tenu compte des mesures compensatoires environnementales, ainsi que de l'équipement de l'infrastructure, particulièrement pour le scénario autoroutier, où on a intégré la mise en place d'un péage de type free flow, et non d'une barrière de péage. Et enfin, est également inclus le coût de création des aires de repos, de service et de centres d'entretien.

Voilà un tableau qui permet de synthétiser les différents coûts pour nos trois scénarios. Dans le scénario de référence, les montants d'investissements qui sont prévus d'ores et déjà au CPER pour aménager le linéaire, c'est 387 millions d'euros TTC. Le projet autoroutier est estimé à 1014 millions d'euros, et le scénario alternatif, à 450 millions d'euros. En termes de financement public, l'hypothèse est de considérer un montant d'investissement public équivalent pour les deux scénarios, à hauteur de 450 millions d'euros TTC. Il s'agit d'une première hypothèse qui est définie comme base de négociation avec les potentiels cofinanceurs. Comme vous le voyez, pour le scénario alternatif, ce montant d'investissement public est équivalent au total de l'investissement. Pour le scénario autoroutier, plus coûteux, vous avez pour investissement total d'à peu près 1 milliard, 450 millions d'euros d'investissement public, et un investissement privé de l'ordre de 550 millions d'euros.

Sachez qu'à ce stade du débat public, le plan de financement n'est pas acté. Ce qui est courant, classique à ce niveau d'avancement des études. L'affinage du montage économique va se poursuivre, et comme dans tous les projets de ce type, les principes de cofinancement verront le jour préalablement à l'enquête publique, qui est une étape ultérieure à celle qui nous réunit aujourd'hui.

Jean Veyrat : Merci. Nous allons maintenant pouvoir passer au quatrième exposé, qui concerne tous les aspects économiques, et notamment les questions relatives au péage. Pour cette partie, c'est Monsieur Ricard, de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités, qui va rejoindre la tribune.

Michel Duzelier : On a pu constater au travers des expressions du public que bien souvent, la concession était une inconnue et qu'il y avait un besoin d'éclaircissement concernant ce modèle, et le processus de détermination du niveau de péage (celui-ci étant lié à la subvention d'équilibre dont Alexandre a parlé tout à l'heure). Des réserves se sont exprimées sur le consentement au péage ainsi que sur l'encadrement de l'évolution du péage, dès lors que l'autoroute serait construite avec un concessionnaire. Enfin, le poids financier sur les collectivités du scénario a suscité des inquiétudes, si le trafic estimé n'était pas au rendez-vous. Quelles seraient les conséquences, finalement, pour l'usager ? Le recours au secteur privé, à la concession, permet comme on l'a vu de garantir une réalisation beaucoup plus rapide que les autres scénarios. Mais son financement, qui fait appel à des cofinancement publics, a suscité des réserves. Enfin, le système free flow qui remplace les barrières de péage (physiquement, il n'y aurait pas de barrière de péage mais des portiques) a également fait l'objet d'interrogations.

Il y avait donc des demandes de précisions sur de nombreux sujets. Elles vont vous être apportées par Jean Ricard, qui est un collègue du ministère.

Jean Ricard, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer : Bonsoir à tous. Je suis Jean Ricard, je suis arrivé de Paris tout à l'heure, et je travaille au ministère des Transports, où je m'occupe plus particulièrement des appels d'offres de concessions autoroutières. Concrètement, une fois que le projet est décidé, il arrive à mon bureau et on s'occupe de préparer l'appel d'offres. Et ensuite, il y a plusieurs phases. Il y a une phase où on reçoit des offres, on les analyse, on les négocie, et à la fin, on va faire signer un contrat par le ministre. Je vais m'efforcer de répondre à vos questions, sachant que mon intervention sur les projets a lieu bien après ce débat que nous avons aujourd'hui. C'est seulement à partir du moment où le projet est lancé qu'on décide de procéder à un appel d'offres.

Il y avait une première question concernant le modèle de concession. Concrètement, une concession, c'est un contrat. C'est un contrat par lequel l'Etat délègue un certain nombre de missions au concessionnaire. Ce qu'il délègue, c'est la maîtrise d'ouvrage d'un projet. Et donc, concrètement, ce que doit faire le concessionnaire, c'est financer, concevoir, construire, exploiter et entretenir l'ouvrage concédé.

Quand on dit du concessionnaire qu'il est maître d'ouvrage, cela veut dire qu'il supporte tous les risques. Il y a de la construction, donc il supporte les risques liés à la construction. Il y a aussi des risques de délais. Des risques liés au financement. On a vu qu'il y avait un écart entre ce que finance le public et ce que finance le privé. Le concessionnaire va donc voir des banques ou d'autres types d'acteurs, qui lui font un prêt qu'il doit rembourser sur la durée du contrat. Le concessionnaire est également responsable de la construction, de la conception, et ensuite de l'exploitation et de l'entretien. Son rôle est donc très important tout au long de la vie du contrat. Et encore une fois, il est maître d'ouvrage, c'est donc lui qui supporte toutes les risques (avec des limites évidemment, comme dans tous les contrats). Cela inclut le risque trafic. Si le trafic est moins bien important que prévu, c'est son problème. C'est cela, le principe de la concession : l'Etat se décharge de ce risque sur le partenaire privé.

En contrepartie, le concessionnaire a le droit de percevoir un péage pour la durée du contrat, dont le tarif est régulé par le contrat de concession. Cela veut dire qu'au moment où l'on a signé le contrat, tous les tarifs sont fixés par le contrat. Comme d'habitude, c'est toujours un petit peu plus compliqué que ça, parce qu'évidemment, l'évolution du tarif dépend d'indices qui ne sont pas encore connus, comme les indices de prix à la consommation. Mais il y a une règle, une formule dans les contrats qui limite les possibilités d'augmentation de tarif. C'est quelque chose qui est encadré par le contrat, et contrôlé par l'Etat derrière pour vérifier que le concessionnaire ne dépasse pas les tarifs qu'il est en droit de fixer. Voilà donc ce qu'est une concession : un contrat par lequel l'Etat demande, dans le cas d'une autoroute, à un partenaire privé, de construire l'autoroute, l'exploiter, prendre tous les risques liés à la construction et à l'exploitation, et l'autorise à recevoir en contrepartie un péage respectant un montant plafond défini dans le contrat.

Ensuite, un point important concernant la concession, c'est que c'est quelque chose de très encadré, qui passe par un appel d'offres. Cela signifie plusieurs choses. La première, c'est que c'est une procédure avec beaucoup de contraintes, avec un aspect concurrentiel très fort. Ce

qui se passe, c'est que dans la procédure d'appel d'offres, les différents candidats remettent des offres qui définissent à peu près tout : comment ils vont faire précisément l'autoroute, quasiment au centimètre près, quelles sont les évolutions de tarifs envisagées, etc. La procédure est menée par l'Etat, ce qui signifie que l'on analyse les offres, on analyse ce que proposent les candidats, et on choisit le meilleur selon tout le panel de critères qu'on peut imaginer.

Tout ça pour dire qu'aujourd'hui, on ne sait pas dire quel sera le tarif que proposerait le secteur privé. C'est le candidat retenu qui le précisera sur la base des études qu'il aura réalisées. Tout au long de la vie du contrat, le concessionnaire aura des postes de dépenses et des postes de recettes. La recette principale, c'est le péage. Et pour ce qui est des dépenses, il y a trois postes importants : la construction, l'exploitation et le coût de financement. Ce qu'il faut voir, c'est que c'est un équilibre économique, donc tous les paramètres sont un peu interdépendants. Si vous en bougez un, tous les autres bougent. C'est pour ça que c'est compliqué. Mais voilà, le point important, qui a déjà été évoqué, c'est que si les recettes de péage sont insuffisantes pour couvrir tous les postes de dépenses, le candidat propose une subvention d'équilibre dont le montant, là encore, sera défini par les candidats au moment de l'appel d'offres.

Il faudrait peut-être d'ailleurs que je dise un mot de la manière dont le concessionnaire fixe le tarif. Le point important, c'est de comprendre que la recette de péage, en fait, dépend à la fois du tarif et du trafic. Et que ces deux choses ne sont pas indépendantes l'une de l'autre. On le comprend bien avec la courbe que vous voyez sur ce slide. Avec un tarif de zéro, vous aurez le plus gros volume de trafic. A partir du moment où vous allez augmenter ce tarif, le trafic va diminuer, mais votre recette va augmenter, jusqu'à atteindre un optimum, l'optimum théorique. L'optimum théorique, c'est le couple tarif/recettes pour lequel votre recette est maximale. Quand vous êtes au tarif optimal, vous avez un niveau de trafic qui fait que la recette perçue par le concessionnaire est maximale. Et si vous dépassez cet optimum, le trafic diminue, et votre recette également. Les candidats vont faire des hypothèses pour atteindre cet optimum.

Qu'en sera-t-il si le trafic n'est pas au rendez-vous ? Tout dépend d'où l'on se place. Si le trafic est plus faible que prévu dans l'offre du candidat, c'est son problème. C'est pour ça qu'on fait une concession. C'est en tout cas l'une des raisons : le risque de trafic est supporté par le concessionnaire, qui ne peut pas augmenter plus rapidement son tarif. Mais il y a deux autres cas de figure. Si les candidats pensent qu'il y a plus de recettes possibles que ce qu'a prévu l'Etat, ce sera une bonne nouvelle, car cela coûtera moins cher aux cofinanceurs, le péage pourra être revu à la baisse, etc. En revanche, si les recettes s'avèrent moins importantes que prévu, le projet coûtera potentiellement plus cher. Alors après, évidemment, comme c'est un appel d'offres, il y a de la concurrence. Cela permet d'inciter les candidats à être optimistes sur les recettes et de faire des efforts sur les coûts. L'Etat fait des hypothèses, mais certains candidats seront au-dessus, d'autres en-dessous. Ce n'est pas possible d'imaginer par avance ce qu'il en sera exactement.

Il y avait des demandes de précisions concernant les abonnements. Les abonnements peuvent être proposés par les candidats, cela fait partie de leur offre.

Peut-être un petit mot sur le flux libre, le flux libre en système fermé, qui est l'hypothèse retenue à ce stade pour le projet. En fait, le système fermé et le mode de péage sont deux choses complètement indépendantes. Dans le système fermé, ce que vous payez est proportionnel à la

distance parcourue. Concrètement, le concessionnaire a un système qui permet de voir combien de kilomètres vous avez parcourus sur les sections payantes et il vous fait payer sur cette base. Dans un système ouvert, on est sur une base forfaitaire. On vous dit juste que vous passez par un point de tarification. Ce qui a été retenu, c'est un système fermé.

Ensuite, le flux libre, qu'est-ce que c'est ? L'idée, c'est qu'au lieu d'avoir une barrière de péage que l'on ouvre après avoir pris un ticket ou au moyen d'un badge de télépéage, vous avez des portiques, et sans devoir réduire votre vitesse, vous passez sous ces portiques. Le concessionnaire dispose de toutes les informations nécessaires pour vous faire payer.

Il y avait une question sur les coûts d'exploitation : une fois mis en place, est-ce que le flux libre permet des économies ? Ce n'est pas évident. C'est à peu près pareil parce qu'en fait, on y gagne un peu sur certains aspects, mais comme tout le post-traitement est un peu plus compliqué, c'est à peu près le même coût d'exploitation. Par contre, on y gagne sensiblement en coûts de construction, et notamment parce qu'il y a une réduction des emprises au sol. Vous avez donc besoin de moins de surface pour votre péage. Le système coûte moins cher à construire pour cette raison-là.

Voilà ce que l'on peut dire des avantages du flux libre : les usagers n'ont plus besoin de ralentir, on a besoin de moins de surface au sol, ce qui est un énorme avantage pour le projet en termes de coûts et de compensations environnementales. Pour l'usager, ce sont des gains en termes de confort et de temps de parcours parce qu'on n'a plus besoin de s'arrêter à la barrière de péage. La contrepartie, que les gens n'ont pas forcément en tête, c'est que c'est quand même une nouvelle habitude de paiement. On le voit avec les retours d'expérience que l'on a, au Portugal notamment. Soit vous avez des bornes physiques, soit vous payez sur votre téléphone ou sur internet avant ou après. Cela dépend de l'offre du concessionnaire, mais il y a quand même un changement d'habitude à prévoir.

Jean Veyrat : Nous en avons fini avec les présentations. Tout de suite, on va passer à la partie questions/réponses. Mais Monsieur le Maire de Couzeix nous a indiqué qu'il voulait apporter sa contribution au débat. Nous allons donc commencer par la conclusion de Monsieur le Maire.

Sébastien Larcher : Merci de me donner la parole. Je sais qu'on ne sera pas forcément tous d'accord avec ce qui sera dit, mais peu importe, je pense que c'est vraiment l'occasion de s'exprimer. Je m'excuse par avance : je serai sans doute un petit peu précis et sans doute peut-être un tout petit peu long, mais il y a tellement de choses à dire sur cette concertation qu'il est important de prendre le temps nécessaire.

C'est un moment charnière dans le projet d'autoroute Poitiers-Limoges. Elle répond au constat partagé par l'État et par de nombreux acteurs locaux de déplacements trop difficiles entre les deux agglomérations. Parmi les nombreuses questions que la concertation pourra éclairer, celle-ci est donc centrale. La construction d'une autoroute financée par une concession est-elle la meilleure réponse aux enjeux de mobilité ? Ce n'est pas de moi : c'est écrit dans les documents mis en ligne sur le site de la DREAL. Mais je crois que le contexte est bien posé.

Pour répondre à cette question, il faut se projeter, se mobiliser, et je pense que cette concertation représente la seule opportunité que nous aurons pour des décennies de

désenclaver notre territoire. Si vous ne devez retenir que deux chiffres de mes propos, retenez ceux-ci : deux heures, et 60 kilomètres/heure. Pour 110 kilomètres. Deux heures et 60 kilomètres/heure, c'est la vitesse moyenne pour aller du centre de Limoges à celui de Poitiers. Dans la région, aucun autre trajet de préfecture à préfecture n'est aussi long. Prenons l'exemple de Brive, avec l'arrivée de l'A89 et la finalisation de l'autoroute A20, qui a attiré de nouvelles activités économiques. Ou pour prendre un exemple plus local, comparons Bessines et Bellac. Bessines reste une ville où la population se maintient depuis les années 80 à 3000 habitants, alors que Bellac, elle, est passée de 5 000 habitants en 1980, à 3500 aujourd'hui.

Limoges est la deuxième ville de Nouvelle-Aquitaine en termes de population, devant Poitiers. Limoges Métropole va investir 50 millions d'euros par an dans son projet de territoire. Notre territoire doit s'ouvrir davantage vers la façade atlantique, vers Nantes, La Rochelle, Niort, Rennes, afin de garantir une connexion optimisée vers des territoires en pleine évolution, et entre l'autoroute A20 et l'autoroute A10. Tout avait été misé sur la LGV, et Paris est toujours à 3 heures 30 par le train.

Cette concertation permet de réfléchir collectivement aux modes de transport entre ces deux ex-capitales régionales. S'il faut une voie rapide entre Poitiers et Limoges et bien j'y adhère. Une route nationale gratuite serait l'idéal. Mais entre un projet théorique et la réalité, il faut être pragmatique et faire des choix. Je me souviens que dans cette salle, il y a peu, les débats ont longuement tourné autour du temps nécessaire à la réalisation d'un tel ouvrage. Nous mettrions au minimum cinquante ans au rythme où l'on va aujourd'hui. Prenons l'exemple de Limoges-Angoulême, qui n'est toujours pas fini en 2022. Sur la 147, cela fait près de cinquante ans que l'on fait des études et on a dépensé près de 20 millions d'euros d'argent public pour remettre en cause les études et leurs conclusions. Cette concertation permet de poser des questions et de réunir tous les éléments exogènes et endogènes afférents à ce dossier.

La concertation permettra d'identifier les contraintes qui pèsent sur nos territoires et les enjeux : nécessité de penser autrement, comme nous le faisons dans nos collectivités ou dans nos entreprises ; nécessité d'optimiser, de se poser les vraies questions et non de reprendre de manière scolaire le CPER ; nécessité enfin de réfléchir sur l'employabilité, l'attractivité, et d'imaginer un tracé cohérent avec son environnement.

Cette concertation est l'occasion de nous exprimer collectivement. A celles et ceux qui s'interrogent sur les financements ou sur les tracés, il faut apporter des réponses, et je remercie la DREAL d'avoir commencé à le faire. Sur la participation financière des collectivités, il faut définir rapidement le montant des participations afin de préparer les budgets correspondants dès aujourd'hui. Plus il y aura une connaissance de ces montants, plus les collectivités pourront se projeter. Et quoi qu'il arrive, ce projet mobilisera moins de fonds publics s'il est coconstruit avec le privé.

Celles et ceux qui s'interrogent sur le coût pour l'utilisateur, j'aimerais beaucoup les entendre sur le montant supportable pour un utilisateur de cet axe, en partant de Bellac par exemple. Quant à celles et ceux qui s'interrogent sur la participation des collectivités pour assurer l'équilibre financier au cas où le projet ne serait pas rentable, regardons les fréquentations et construisons avec les investisseurs un modèle économique acceptable pour toutes et tous. Enfin, celles et ceux qui s'interrogent légitimement sur le retour des poids lourds dans leur ville,

il faut imaginer un tracé qui ne nous fasse pas revenir en arrière, mais plutôt qui nous amène à aller de l'avant en réalisant un vrai projet en deux fois deux voies tout au long du parcours.

Celles et ceux qui s'inquiètent de la consommation des espaces agricoles pour ce projet, je tiens juste à leur indiquer que si nous continuons en ce sens, il n'y aura carrément plus aucun agriculteur demain. Ces nombreux hectares sans personne dessus sont déjà sacrifiés si nous n'abordons pas collectivement ce projet différemment aujourd'hui. Personne ne voudra s'installer dans un désert médical, un désert économique, un désert de services.

À celles et ceux qui pensent qu'un tracé alternatif est la meilleure des hypothèses, je réponds qu'il ne nous paraît pas crédible sur un bon nombre d'aspects. Premièrement, c'est un projet de plus de trente ans qui, voulant rester au plus proche de l'actuelle route nationale, conduit à perturber l'environnement d'un maximum de riverains. Les financements seront toujours repoussés, et on commencera par faire en premier les tronçons qui n'apportent aucun avantage. Les deux créneaux de dépassement de Chamboret, deux fois 1,3 km, ne permettent de gagner que quelques secondes sur le temps de parcours global.

Mais n'oublions pas également qu'il n'y a ni urgence ni utilité à mon sens, à faire les 6,5 premiers kilomètres à Couzeix et Nieul. Tout simplement parce que la priorité, et on l'a dit depuis le début, pour nous, est aujourd'hui de traiter la RN 520. C'est là qu'est la priorité, à notre avis, sur les 14 kilomètres entre l'A20 et la 141, avec un diffuseur complémentaire qui pourrait être prévu au niveau du CD 35 pour faire une liaison vers Nieul. Ne serait-il pas plus opportun de connecter deux autoroutes directement : l'A20 et l'A147, plutôt que de passer par une route nationale qui doit être complètement réaménagée, c'est-à-dire la RN 520, avec des incohérences notoires à ce stade ?

Cette concertation permet aussi de rappeler ici l'historique des dix dernières années du projet de 147. Un historique plus ancien me prendrait sans doute une grande partie de la soirée. La venue de François Hollande à Limoges en 2015 a rouvert le dossier stoppé depuis 2006 de la mise à deux fois deux voies de la RN 147, ce dernier basé uniquement sur l'ancien dossier avant la DUP sur la LGV, sans tenir compte des évolutions structurelles de Limoges. A savoir, la création de l'ex-D2000, devenue N520, qui a défini de nouveaux centres d'intérêts comme la création de Family Village, l'Aquapolis, le Zénith, la zone d'activités économiques de la Grande Pièce, etc. Les arguments développés et l'avis réservé de l'autorité environnementale au niveau de l'enquête publique démontraient déjà les premières difficultés dans ce dossier. Sans oublier que localement, il était annoncé le potentiel de raccordement de cette future RN147 au parc d'activités Ocealim qui, aujourd'hui, est impossible.

En quelques mots, la Ville de Couzeix a plusieurs problématiques à aborder. Défendre et accompagner les Couzeixois et Couzeixaises directement impactés par le projet. La Ville de Couzeix s'y emploie régulièrement et est parfois bien seule. Écouter d'autres groupes de riverains, notamment pour la pétition de mars 2021 représentant 354 personnes. Que faut-il leur répondre pour un projet aussi important ? Que seul, je ne peux rien faire ? Écouter les riverains impactés par le trafic sur la RD947 pour accéder au parc d'activités Ocealim qui, rappelons-le, est le plus grand parc d'activités économiques de Limoges Métropole après la zone nord, avec plus de 500 emplois. Ils ont aussi le droit de vivre dans la sérénité. Tenir compte du fait que notre commune a déjà été passablement impactée dans le passé par les tracés de la RN520, de la RN147 et de la voie SNCF, et demain de la future RN147 et/ou A147. Suivre le projet de

la mise à deux fois deux voies de la RN520 pour que des aménagements envisagés ne viennent pas davantage perturber les déplacements.

En conclusion, je suis pour cette autoroute concédée, mais en ayant une vraie approche globale. Force est de constater que le service public a de plus en plus de mal à entretenir ses ouvrages (ponts, voirie, etc). Même si on n'est pas un adepte de l'ultralibéralisme qui cadenasse notre quotidien, il nous faut aussi prendre conscience dès à présent que notre société est en pleine transformation. Les enjeux des déplacements de demain et du mode utilisé nous permettront, j'en suis convaincu, de regagner de la population avec de nouvelles formes de travail, la relocalisation des fabrications et donc d'emplois, et d'accompagner l'immigration due aux changements climatiques et géopolitiques. Il nous faut imaginer de nouvelles formes du vivre-ensemble, et donc faciliter les communications. Je vous remercie.

Echanges avec le public

Jean Veyrat : Merci Monsieur le Maire. Nous allons maintenant passer à la séquence des questions/réponses. La parole est à vous pour une bonne heure.

Sarah Gentil : Bonjour. Sarah Gentil, adjointe au maire de Limoges, conseillère départementale de la Haute-Vienne, vice-présidente de la CU, et je suis aussi chef d'entreprise.

Vous avez parlé d'un sentiment d'inconfort et de dangerosité quand on roule sur la 147. Je pense que c'est plus que cela. Moi, j'ai une petite voiture. Je peux vous assurer que quand je suis derrière deux ou trois camions, et bien je ne prends pas le risque de les doubler. J'ai noté les chiffres que vous avez donnés, qui me paraissent extrêmement graves. Le taux de mortalité est très élevé. Cette augmentation de 25%, cela m'a choqué. Vous avez dit que pour 100 accidents, 27 se produisaient sur des sections à une fois une voie, contre deux seulement sur des sections à deux fois deux voies. Cela incite à prendre l'option de l'autoroute, qui serait à deux fois deux voies sur toute la longueur.

Je voudrais signaler aussi que beaucoup de personnes ici sont des parents. Moi, j'ai encore des enfants, adolescents ou jeunes adultes. Je peux vous assurer que quand ils cherchent des écoles pour le supérieur, on évite de regarder Poitiers. On regarde ailleurs parce que cette route nous fait peur.

J'en viens à mes questions. Pourquoi onze viaducs à deux fois une voie ? Quel est le coût économisé par rapport à des viaducs à deux fois deux voies ?

Jany-Claude Solis : Bonjour. Jany-Claude Solis, maire de Saint-Jouvent. J'ai une question sur les échéanciers. C'est-à-dire que dans le scénario autoroutier, on parle de 2025, et de 2030 pour le scénario alternatif. Je rappelle qu'on est en 2022... Or, ce qui a toujours gêné, c'est le nerf de la guerre, les financements. Par ailleurs, les expropriations, ça prend aussi du temps. Donc, est ce qu'on est vraiment crédible en annonçant cette date de 2025 ? Parce que c'est aussi un des éléments du dossier. Comme disait mon camarade Sébastien, ça fait quand même quelques années et qu'on se laisse bercer sur ces échéanciers. Et là, on se dit : 2025, est-ce crédible ?

Jérôme Fraysse : Bonjour. Jérôme Fraysse, président de l'association Véli-Vélo. Je voudrais poser une question qui concerne l'intervention de Monsieur Gilles Toulza, élu à la commune de Couzeix et vice-président de Limoges Métropole, qui en conseil communautaire le 10 février dernier, a qualifié de "collectif assez violent" un groupe d'associations qui avancent des arguments majoritairement contre l'autoroute, et qui suite à cela, a encouragé à ne pas voter des subventions en faveur d'associations qui se prononcent contre ce projet d'autoroute. Je voudrais poser une question aux garants. Est-ce que, dans une démarche de concertation publique, vous pensez que c'est normal ? Et est-ce que c'est la vision qu'on doit avoir d'un débat démocratique ?

Jean Veyrat : Avant d'aborder cette question, peut-être pourrait-on apporter quelques éléments de réponses à la question posée précédemment sur les ouvrages d'art ?

Nicolas Barjon : Bonjour. Nicolas Barjon, du bureau d'études Ségic. Nous avons accompagné la DREAL sur la partie autoroutière et route à deux fois deux voies. Au niveau des ouvrages d'art prévus à à deux fois une voie, on a estimé que l'économie réalisée serait de l'ordre de 150 millions d'euros, pour une perte de temps très faible, comme l'a expliqué Monsieur Brèèrette. Des routes à deux fois deux voies avec des ouvrages à deux fois une voie, cela existe déjà. On en trouve par exemple sur la RN88, à proximité de Saint-Etienne, pour des niveaux de trafic qui sont bien supérieurs à ce qui est prévu actuellement sur la RN147. Cela a également été réalisé sur l'A51, avec encore une fois des niveaux de trafic bien supérieurs.

Jean Veyrat : Merci. Monsieur Landais, ou Monsieur Duzelier, pouvez-vous répondre à la question qui a été posée sur le réalisme du calendrier ?

Michel Duzelier : Oui, alors, la mise en service, pour le projet autoroutier, n'est pas prévue en 2025 mais en 2030. Et en 2035 pour le scénario alternatif.

Jean Veyrat : Merci. Il y avait une question qui s'adressait à Monsieur le garant, sur des propos qui ont été tenus en marge de la concertation.

Jean-Daniel Vazelle : Effectivement, j'ai lu comme beaucoup les propos qui ont été rapportés dans le journal. Ils ont été tenus dans le cadre de la démocratie représentative. Et la démocratie représentative s'organise comme elle l'entend. Je n'ai pas grand-chose à dire là-dessus.

Jean Pereix : Bonjour. Jean Pereix, de Couzeix et Magnac-Laval. Je voulais simplement faire deux constats. Cette route, moi, ça fait 45 ans que je ne la prends plus. Deuxièmement, vous avez évoqué des chiffres tout à l'heure concernant les coûts. Les coûts, simplement les coûts de travaux, c'est 350 millions (ou 450 millions). Vous doublez simplement en mettant une

autoroute, et je pense que c'est ce qu'il faut faire. Parce que les coûts de 450 ou 350 millions, ils seront obligatoires et n'apporteront rien. Et le troisième point que j'aimerais soulever, étant aussi à Magnac-Laval, c'est qu'il y a un intérêt à ce projet pour que le nord du département se développe. Parce qu'il n'y a plus aucune valeur sur ce territoire, que l'on parle du territoire agricole, des entreprises, ou même des maisons que vous avez sur ce territoire. Je suis donc pour cette autoroute. C'est un outil indispensable pour revitaliser le nord du département et aller à Poitiers.

Jean-Marc Gabouty : Bonjour. Jean-Marie Gabouty, chef d'entreprise, ancien maire de Couzeix pendant 22 ans, ancien sénateur, et j'ai travaillé sur le projet de route Centre-Europe Atlantique dans les années 70, puisque c'est à ce moment-là que s'est dessiné ce projet, où toutes les branches, d'ailleurs, ont reçu une réalisation complète ou partielle. Seule la branche Limoges-Poitiers est restée dans un état très retardataire. En préambule, et pour éviter d'être trop long, je voudrais dire que j'adhère totalement aux propos et à l'argumentation du maire de Couzeix, ainsi qu'à celle qui a été exprimée par le président de Limoges Métropole. Et personne ne verra là, quand on me connaît, ni connivence ni allégeance à leur égard.

J'aurai simplement deux remarques et une question. Je pense tout d'abord que la présentation qui a été faite sur le fret est presque hors-sujet, dans la mesure où on parle de fret sur la ligne Limoges-Poitiers. Or, les problèmes de fret et de passage du fret de la route au fer, dont je suis tout à fait partisan, concernent plutôt les transports de moyenne et longue distance, et non les transports de courte distance sur un tronçon de 100 kilomètres. La deuxième chose que je voulais dire, c'est que la répartition du trafic entre autoroute et route nationale qui a été présentée me paraît sinon incohérente, du moins contestable dans la répartition des chiffres pour la partie autoroutière. Et j'ai enfin une question précise : est-ce qu'il est prévu une neutralisation en termes de péage dans les zones périurbaines, comme cela se fait à proximité de la plupart des grandes agglomérations ?

Association des commerçants du Haut-Limousin : Bonjour, je suis représentant de l'Association des commerçants du Haut Limousin. J'ai juste une question très courte : pouvons-nous proposer dans l'appel d'offres l'annulation des onze sections à une fois une voie ? Est-ce que l'on peut proposer aux concessionnaires de dépenser 50 millions de plus ?

Jean Veyrat : Alors, il y avait une intervention, une remarque plutôt sur le ferroviaire. Monsieur Morançais, sur le fret, quel est l'enjeu : courte, moyenne, longue distance ?

Stéphane Morançais : On est plutôt sur de la courte distance parce que la plupart des céréales vont sur le grand port de La Rochelle. Effectivement, quand on parle de projets longue distance, de type autoroute ferroviaire, ce sont des projets de très longue haleine, et pour l'instant, il n'y a rien d'identifié sur Poitiers-Limoges. On le voit sur des projets qu'on essaye de mener, notamment l'autoroute ferroviaire Atlantique. Cela fait plus d'une dizaine d'années que le projet est en discussion et les choses avancent lentement.

Jean Veyrat : Merci. La dernière intervention, c'était sur la question des concessions ? Allez-y, Monsieur Landais.

Philippe Landais : Je veux bien essayer de répondre à la question sur les viaducs. Est-ce qu'on peut considérer qu'il pourrait y avoir une forme d'option dans le cadre de la consultation pour trouver un concessionnaire ? En termes de processus, on peut imaginer que ce soit présenté comme une option. Mais on ne se dirigera probablement pas vers cette hypothèse, pour la bonne et simple raison que le processus de conception dans lequel nous sommes, qui est itératif, nous amènera au préalable à passer par une déclaration d'utilité publique. Et donc, le projet, qui fera l'objet des études d'impact, intégrera les questions de concertation que nous avons actuellement, et la concertation que nous aurons plus tard sur un éventuel projet d'aménagement. Ces temps de concertation viennent enrichir le projet, qui fera l'objet d'études d'impact et de la DUP. Ce que je veux dire par là, c'est que probablement la question que vous posez de savoir si les viaducs font partie du projet autoroutier, sera traitée préalablement, et je pense que cette question sera abordée.

A partir du moment où on a un projet caractérisé, une déclaration d'utilité publique, il me semble difficile de prévoir des options dans le cadre de l'appel d'offres de concession. Pour autant, peut-être que notre ami de la DGITM peut éventuellement compléter. Moi, il me semble qu'en termes de processus, cette question sera traitée avant. Peut-être, Monsieur Ricard, vous voulez compléter ? Est-ce que vous avez déjà fait des concessions, des appels d'offres de concessions dans lesquels il y aurait une forme d'option qui serait décidée ultérieurement ?

Jean Ricard : C'est déjà arrivé, mais souvent, c'est justement pour des choses qu'on ne peut pas anticiper au moment de la déclaration d'utilité publique. Le flux libre par exemple, qui n'existait pas avant.

Jean Veyrat : Il y avait aussi, Monsieur Brèèrette, des questions qui portaient sur les niveaux de trafic.

Alexandre Brèèrette : Vous n'avez pas explicité la raison pour laquelle vous trouvez les résultats incohérents. Je vais néanmoins apporter une petite précision concernant l'hypothèse prise en compte pour aboutir à ces niveaux de trafic. Évidemment, le coût du péage a un impact important sur le choix ou non de prendre l'autoroute. Là, en l'occurrence, les calculs ont été réalisés sur un péage qui permet d'obtenir l'optimum de recettes et du coup de maîtriser la subvention publique. C'est l'hypothèse qui a été retenue pour ce scénario.

Une agricultrice : Bonsoir. Et bien écoutez, je voudrais témoigner en tant qu'agricultrice et utilisatrice de cette route depuis presque trente ans. Il y a eu un décès sur cette route à La Poitevine. Les accidents sur cette route, cela commence à bien faire. On n'en est plus à se poser la question de savoir si on fait ou ne fait pas quelque chose. Premièrement, pour les accidents qu'il y a sur cette route. Mais aussi pour la jeunesse, notre jeunesse, parce que nous

tous qui sommes là ce soir, on est tous déjà bien avancé dans l'âge. Mais malheureusement, il y a tous nos jeunes qui ont besoin d'avoir un territoire qui se développe, et ce secteur-là ne se développe absolument pas.

Il suffit de regarder les projets de construction, de permis de construire. Vers Saint-Junien, là où il y a la route, il y a énormément de permis de construire. Par exemple, à Oradour-sur-Glane, ils en ont eu soixante récemment. Il n'y en a absolument pas sur le secteur de Bellac. C'est une vraie catastrophe. On a donc absolument besoin d'une route. Je pense qu'en France, on arrive à trouver de l'argent quand on le veut. Il y a une paupérisation énorme sur la ville de Bellac. Il faut absolument trouver de quoi former les gens, de quoi les amener à Limoges pour aller en insertion, pour aller travailler, parce que c'est la catastrophe à Berneuil, c'est la catastrophe à Bellac. Je pourrais parler pendant quinze minutes parce qu'il y a tellement d'arguments. Il n'y a pas de sangliers non plus sur les autoroutes, alors que des sangliers, il y en a partout sur la route et ils provoquent des accidents graves. Cette route, il nous la faut absolument.

Dominique Cacot : Bonjour. Dominique Cacot, conseillère municipale à Couzeix. Je voulais savoir si, au vu des engagements de la France sur la décarbonation, il était envisagé un vrai scénario alternatif qui intégrerait effectivement l'amélioration de la nationale, mais aussi des transports collectifs et de l'intermodalité, avec tous les usages qu'on pourrait envisager. Et aussi moins d'artificialisation : ce sont des engagements très forts à moyen terme.

Pierre Massy : Bonsoir à tous, Pierre Massy. Je suis très heureux qu'on soit tous là ce soir. La mobilisation des établissements consulaires que sont la Chambre des métiers, la Chambre de commerce et la Chambre d'agriculture, est vraiment la raison de cette réunion ce soir. Nous avons constaté il y a quelques années, comme l'avaient fait nos prédécesseurs, que le secteur du nord de la Haute-Vienne, du sud de la Vienne, étaient dans une difficulté économique terrible. Nos entrepreneurs, nos agriculteurs, nos artisans vivent tous la même difficulté, le même chaos en termes de recrutement, en termes de formation, en termes d'attractivité.

Nous avons donc travaillé depuis quatre ans avec les services de l'Etat, que je remercie ici, depuis l'étude de concessibilité, tout au long de cette concertation, pour faire évoluer ce projet d'autoroute concédé. Pourquoi une autoroute concédée ? Pour une raison assez simple : entre 1960 et 2020, seulement 8 kilomètres ont été aménagés au droit de Fleuré, pas un de plus : la déviation de la ville de Bellac, une jolie déviation à deux fois une voie. Il n'y a eu aucun autre aménagement à deux fois deux voies. Nous avons donc voulu que ce projet soit un projet d'irrigation fine du territoire.

L'Etat a pris le parti de réaliser huit échangeurs le long de cet itinéraire. Cela veut dire 8 à 10 kilomètres entre deux sorties. Je veux juste rappeler que si nous travaillons sur ce sujet d'autoroute A147, ce n'est ni par plaisir personnel ni par convenance, c'est simplement pour nos entreprises, nos territoires, et les habitants de ces territoires. Il a été dit tout à l'heure que Bellac perdait des habitants, une centaine par an. Si nous avons fait tout cela, c'est simplement pour permettre d'irriguer nos territoires. Et je vous rappelle aussi que cet itinéraire 147 entre Poitiers et Limoges s'inscrit dans un maillage international, européen et national. Ce n'est pas seulement une liaison entre Limoges, Bellac et Poitiers.

Jean Veyrat : Il y avait aussi une question sur le scénario alternatif. Est-ce qu'un scénario associant route et transports en commun a été étudié ?

Michel Duzelier : On a évoqué hier dans la réunion de partage le thème de l'artificialisation, et notamment la loi Climat et Résilience. Ces préconisations de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050 s'imposent à tous les maîtres d'ouvrage, que ce soit le maître d'ouvrage routier, ou les autorités organisatrices des mobilités. Chaque maître d'ouvrage devra respecter ces préconisations.

Pour en venir à la multimodalité, on a vu que le projet autoroutier pouvait être un catalyseur pour le développement, sous réserve que les territoires accompagnent le projet autoroutier. Derrière, il y a tous les projets que le territoire amènera, complétera. Et puis, il y a aussi les projets et les études de mobilité. On en a une actuellement qui est menée par Grand Poitiers. On a sur l'agglomération de Limoges des aménagements multimodaux. Tout ça, c'est une architecture. Il ne faut pas isoler le projet autoroutier ou le scénario alternatif.

Jean Veyrat : Il y a eu déjà près de cinquante questions qui ont été posées par écrit. On va en prendre une première série de quatre.

Questions écrites : Première question : pensez-vous que la RN520, un axe à deux fois une voie déjà saturée et accidentogène, puisse absorber un flux autoroutier ? Ne serait-il pas plus judicieux de revoir le tracé pour une arrivée sur Limoges, au plus près de l'A20 ? Deuxième question : on affiche des gains de temps pour des trajets de bout en bout. Quels sont ces gains de temps sur des portions du parcours ? Troisième question : avez-vous évalué les bénéfices économiques qu'apporterait un rapprochement avec Nantes en cas de construction d'une autoroute ? Et quatrième question : pour l'aménagement au nord de Limoges, est-il possible d'utiliser les infrastructures existantes à Anglars au niveau de la RN 147 actuelle ?

Jean Veyrat : Je vais regrouper la première et la dernière des questions, qui portaient sur l'arrivée sur Limoges. Est-ce que la RN520 peut absorber le trafic qui serait généré par une autoroute ? Et serait-il possible, soit pour le scénario autoroutier, soit pour le scénario alternatif, de réutiliser certains équipements ?

Philippe Landais : Alors, sur cette question, on aborde directement la question de l'opportunité de la 520 et des projections de trafic qui sont réalisées dans le cadre de cette étude. Je vous dis ça de tête parce qu'on est sur un sujet un peu particulier, mais il me semble qu'on est autour de 18 000 véhicules/jour, modélisé à un horizon d'une vingtaine d'années. Ce qui est tout à fait compatible avec un profil à deux fois deux voies. Et aujourd'hui, on a un trafic, je crois, de l'ordre de 15 000 véhicules/jour. En tout cas, le trafic projeté est tout à fait compatible avec un aménagement à deux fois deux voies sur la 520.

Jean Veyrat : L'autre question était : est-ce que la route pourra réutiliser des sections déjà aménagées ? Comment se fera la connexion d'un projet ou l'autre sur l'arrivée de Limoges ? Et est-ce que cela pourrait être plus près de l'A20 que ce qui est envisagé ?

Philippe Landais : A partir du moment où nous avons un aménagement de la RN147 qui est déclaré d'utilité publique, sur 6,5 kilomètres au nord de Limoges depuis le contournement nord de l'agglomération de Limoges jusqu'à la Pivauderie, sur la commune de Nieul, la commande ministérielle était de s'appuyer sur ces aménagements, pour ne pas multiplier les aménagements. On comprend bien qu'il y a une problématique d'optimisation des coûts. Et donc, on arrive sur ce projet déclaré d'utilité publique aujourd'hui, pour lequel nous sommes dans une phase aujourd'hui d'études en vue de débiter les travaux en septembre 2023 sur les 6,5 kilomètres de l'opération RN 147 Nord Limoges. Évidemment, on arrive au niveau d'un échangeur qui est à Lavaud, un tout petit peu à l'ouest d'Anglars. Et donc, l'aménagement de la RN520, c'est depuis cet échangeur, avec la 520, jusqu'à l'A20. Et donc, on aura une opération à deux fois deux voies sur cette 520, qui rejoindra l'A20.

Jean Veyrat : La dernière question qui était posée par écrit, c'était celle des temps de trajet. Les temps de trajet entre Poitiers et Limoges ont été donnés. Mais qu'en est-il des temps de trajet sur des sections plus courtes : Lussac-Poitiers ou Bellac-Limoges ? Monsieur Brèèrette...

Alexandre Brèèrette : Alors, je ne rentrerai pas dans le détail. Des fiches sont disponibles, apportant des réponses sur le sujet. Mais effectivement, dans la mesure où on travaille sur un itinéraire continu entre Limoges et Poitiers, on va avoir des gains de temps sur les différentes sections de plusieurs minutes, permettant à chaque zone du territoire de bénéficier de gains de temps significatifs et réguliers, qui ne dépendent pas des niveaux de trafic.

Nicolas Picard : Bonsoir. Nicolas Picard, j'habite Bonnac-la-Côte. J'ai une question qui s'adresse au garant. Nous sommes réunis pour discuter de notre avenir et des enjeux qui sont fondamentaux pour notre territoire dans les prochaines années. Et l'on doit prendre des décisions qui sont éminemment complexes, notamment en termes de données et d'informations.

Vous avez mis sur le site internet des fiches synthétiques sur les émissions de gaz à effet de serre ou les impacts économiques. Et je conçois tout à fait que l'ensemble des individus n'aient pas matériellement le temps de prendre connaissance de tout cela. Ma question, elle est très simple. Tout à l'heure, on a eu une explication sur le train, disant que le train n'arrivait pas forcément à l'heure. Or, en France, 91% des trains arrivent avec moins de cinq minutes de retard.

Deuxième sujet : sur les émissions de gaz à effet de serre, les explications se sont concentrées principalement sur la construction de l'autoroute. Or, pour toutes les infrastructures, la FNTP notamment dit très clairement que c'est l'usage, pour les émissions, qui dépasse largement la construction d'infrastructures routières.

Et je voudrais faire enfin un troisième point : la fiche thématique que j'ai sous les yeux répertorie un ensemble de références bibliographiques disant que les impacts économiques sont plus ou moins grands en fonction des infrastructures. Ma question est très simple : est-ce qu'on n'est pas en train de flouer les gens, y compris les gens qui sont sincères dans leur démarche en pensant que ce projet va amener du développement économique pour le territoire. Or, dans la bibliographie, il y a le rapport du CEREMA. Il y est clairement écrit que les effets sont très clairement contrastés lorsque les territoires économiques traversés ont un taux de pauvreté très élevé. Je vous laisse regarder les indicateurs INSEE qui vous montreront le taux de pauvreté de la Haute-Vienne.

Geneviève Leblanc : Bonsoir. Je suis Geneviève Leblanc, conseillère municipale à Limoges et conseillère communautaire. J'étais venue ici en espérant avoir des éléments concernant le thème qui était annoncé, à savoir la mobilité et l'économie. Et sauf erreur de ma part, ou je n'ai peut-être rien compris, j'ai l'impression qu'on n'a pas du tout traité le sujet.

Sur les arguments avancés par les milieux économiques (le développement des entreprises, le désenclavement, etc), je n'ai toujours pas trouvé pour éclairer mon jugement des faits, des exemples concrets. J'aurais aimé qu'on me dise : telle entreprise pourrait se développer dans tel ou tel domaine, créer tant d'emplois, telle entreprise ne vient pas parce qu'il n'y a pas d'autoroute, etc. J'essaye donc trouver des informations dans la presse. Et j'ai lu dans un article qui date de fin mai 2021, qu'en 2020 en Haute-Vienne, il y avait eu +4,1% de créations d'entreprises, -8,5% de radiations, que l'artisanat était en hausse, à +15%. J'ai aussi lu que les difficultés en termes de recrutement sont plutôt liées à un rapport au travail qui change. C'est très clair dans l'hôtellerie-restauration. Ce qui est en cause, ce sont les conditions de travail, pas le manque d'autoroutes. Je n'ai vu nulle part évoquée la nécessité de désenclaver le territoire au moyen d'une autoroute. J'aimerais donc des exemples concrets.

Philippe Landais : La question de Madame rejoint un peu l'intervention de Monsieur Picard sur la question du développement des territoires, puisqu'effectivement, nous avons mis sur le site de la concertation à la fois une fiche thématique sur l'économie locale, et un certain nombre de documents qui analysent des retours d'expériences sur des projets d'infrastructure de cette importance.

Que disent ces documents ? Que les infrastructures ont plutôt pour effet de catalyser des tendances. En fait, des territoires dynamiques seraient plutôt renforcés. Et dans des territoires en difficulté, un projet d'infrastructure pourrait avoir pour effet de prolonger les tendances. C'est la raison pour laquelle un projet d'infrastructure, s'il n'est pas accompagné d'un projet de territoire, d'une réflexion en amont, d'actions autour du projet, peut avoir un effet inverse de l'effet voulu. Tous ces éléments, en toute transparence, sont sur le site.

Jean Veyrat : Merci. La question de Monsieur Picard s'adressait à monsieur le garant. Que pouvez-vous dire, Monsieur Vazelle, de la vérification par les garants de la CNDP des informations qui sont proposées, soit dès le début de la concertation dans le dossier, soit au fil de la concertation dans le cadre des fiches thématiques ?

Jean-Daniel Vazelle : Les garants ne sont pas obligatoirement des gens compétents sur le sujet de la concertation. Mais nous essayons de garantir la plus grande transparence. Quand on nous signale qu'il y a des documents qui permettent de compléter l'information disponible, on demande qu'ils soient référencés dans la bibliographie, ce qui a été fait. Les gens n'ont pas forcément le temps de lire un document de 50 pages, surtout quand il y en a 7 ou 8. On a donc aussi demandé à la DREAL de préparer un certain nombre de fiches synthétisant l'information pour qu'elle soit facilement accessible. Cela permet aussi d'aller éventuellement aux sources. J'ajouterai que nous sommes à votre écoute si vous avez des contributions ou des documents qui permettent de contribuer à cette transparence de l'information. Nous ferons en sorte qu'ils soient mis à la disposition de tous.

Hugues Berbey : Bonsoir, Hugues Berbey, conseiller municipal à Couzeix. Je souhaitais revenir sur l'articulation des travaux d'aménagement prévus au nord de Limoges sur la 147, et les travaux d'aménagement de la RN520. J'ai bien entendu les propos qui étaient rapportés. Je parle des travaux d'aménagement des 6 kilomètres à deux fois deux voies de la 147, qui ont fait l'objet d'une DUP. Les tracés ont été arrêtés. Pour autant, ma question va être simple : ne pensez-vous pas qu'il est aberrant de prévoir des travaux de cette ampleur sans prévoir la desserte du parc Ocealim, qui est le poumon économique de la partie nord de Limoges ?

Marie de Ferluc : Bonsoir, Marie de Ferluc, présidente de l'association Pour un nouveau printemps à Limoges. Je vais commencer par une simple question. On a pas mal parlé de l'évaluation du bénéfice économique de cette autoroute. J'aimerais aussi qu'on quantifie son bénéfice social. On n'a pas encore parlé de l'outil qu'elle représenterait pour la lutte contre la désertification médicale dans le nord de la Haute-Vienne. On n'a pas non plus parlé de la façon dont cela permettrait d'initier un remembrement des terres agricoles pour rendre aux agriculteurs des terres mieux exploitables parce que moins morcelées, et donc plus valorisables financièrement. Et pour finir, je rajouterai une remarque. Ce n'est pas parce qu'on fait une autoroute 147 que la nationale disparaîtra d'un seul coup. Simplement, cette autoroute permettra que le trafic de camions soit moins important, et donc que la nationale soit plus sûre, et peut-être déjà un peu plus rapide.

Patricia Bonnafy : Bonjour, Patricia Bonnafy, j'habite route du Villageas. C'est le village qui va avoir le nouvel échangeur de la nouvelle autoroute Poitiers-Limoges. On est quelques-uns à habiter à proximité de l'arrivée de cette fameuse autoroute. Alors moi, je suis à fond pour ce projet, forcément. Qui ne voudrait pas d'une route plus rapide et plus sûre ? C'est évident. Mais le problème, c'est qu'on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs, et il y a un second problème quand on fait partie des œufs. Et là, du coup, on est beaucoup moins enthousiaste.

Excusez-moi, mais quand vous avez le rond-point qui arrive à 150 mètres de chez vous et qu'on vous dit qu'il n'y aura pas d'aménagements pour éviter le bruit, peut-être un aménagement visuel... Je voudrais savoir quel est le pourcentage du budget qui est prévu pour cette question des riverains impactés par les nuisances sonores, visuelles et autres.

Jean Veyrat : Merci. Cette question est spécifique à un secteur, mais on peut l'extrapoler à l'ensemble du tracé. Monsieur Landais, quelles sont les mesures prévues dans le projet pour la protection des riverains ?

Philippe Landais : On a fait des réunions de concertation sur cette opération ici même. Vous avez reçu une réponse personnalisée à la question posée, puisqu'on vous a transmis en toute transparence l'étude acoustique qui avait été faite. Et on a pu mettre en évidence qu'il n'y avait pas de protection acoustique à prévoir parce que la zone est largement en-dessous des seuils sonores. Nous avons intégré le fait qu'il y avait une problématique de perception de la route à 150 mètres, mais 150 mètres, cela représente quand même une distance relativement confortable, entre guillemets. Et donc, on s'est dit qu'on allait pouvoir vous proposer un masque visuel, soit par du paysagement, soit par du merlon. Vous ne pouvez donc pas dire qu'on n'a pas traité le problème. Il faut bien que cet échangeur soit réalisé et les mesures que nous pensons mettre en œuvre me semblent être relativement satisfaisantes.

Jean Veyrat : L'autre question qui était posée, toujours en lien avec des projets inscrits au CPER, c'était la question de la desserte de la zone Ocealim.

Philippe Landais : Cette question-là, elle était inévitable ce soir. On a bien conscience que cette demande de desserte d'Ocealim est récurrente. Ce que nous disons, c'est que la proximité des deux échangeurs nous amène à considérer qu'on est là dans un dispositif qui fonctionne un peu en système. Les deux échangeurs sont très proches, avec des voies d'entrecroisement très larges, c'est-à-dire qu'on aura deux fois trois voies entre les deux échangeurs de la 147 et la 520. De ce fait, on a un système d'échanges relativement performant qui permet la desserte d'Anglars très vite depuis la 147, et donc également la desserte d'Ocealim. Je ne vois pas ce que l'on peut faire de plus, si ce n'est reconnaître qu'effectivement, il y a des problèmes d'entrée sur Couzeix. Mais c'est un autre sujet, et on considère que la desserte de Couzeix, la desserte d'Ocealim à partir de l'échangeur d'Anglars est satisfaisante parce qu'elle est directe, avec un système constitué de deux échangeurs très proches.

Muriel Laskar : Bonjour, Muriel Laskar, je suis élue à la ville de Limoges. Je voulais savoir s'il y avait quelqu'un qui est né en 1954 dans la salle. Trois personnes... Bravo, vous avez le même âge que le premier projet de deux fois deux voies sur Limoges-Poitiers. Cela fait quand même pas mal d'années. Moi, je suis arrivée en Limousin en 1995, il y a 27 ans. En 27 ans, il y a exactement 13 kilomètres de double voie ou de contournement qui ont été faits. Je pense que je prendrai ma retraite et je n'aurai rien vu d'autre. Par contre, j'ai travaillé des années à faire des allers-retours entre Limoges et Poitiers. Quand on a un rendez-vous à 8 heures et demie le lundi matin à Poitiers en plein hiver, et bien on quitte sa famille le dimanche soir et on va dormir à Poitiers la veille dans une zone industrielle. Parce qu'autrement, c'est infaisable. Alors qu'on va à Brive en partant de chez soi le matin tranquillement. Je voudrais demander une toute

dernière chose : la DREAL, la direction régionale Nouvelle-Aquitaine, elle est implantée dans quelle ville ?

Philippe Landais : Elle est implantée sur trois sites, dans le centre de Bordeaux, dans le centre de Limoges et dans le centre de Poitiers, avec un siège à Poitiers.

Une participante : J'ai une question concernant les scénarios que vous nous avez montrés. Pourquoi n'avez-vous pas imaginé et présenté un scénario dans lequel les poids lourds ne passent plus du tout sur la nationale, puisque l'on sait que les maires peuvent faire des arrêtés interdisant le passage des poids lourds dans leur commune ? Ce qui implique l'obligation d'aller sur l'autoroute...

Laurent Blot : Bonsoir. Laurent Blot, association de défense de notre cadre de vie à Savigny-Lévescault, près de Poitiers. Je dois être un des rares habitants de la Vienne. Je précise pour la dame qui parlait des conséquences sur l'économie, que vous avez effectivement une fiche sur le site de la DREAL - je vais faire un peu de pub pour la DREAL - qui vous dit en conclusion que si un territoire a des problèmes, une autoroute pourra accentuer les problèmes, mais sûrement pas les résoudre. Et vous avez après une synthèse qui explique que justement, une autoroute n'a pratiquement pas de conséquences sur l'économie. Par contre, il y a un exemple intéressant si vous êtes curieuse d'en savoir plus sur ce sujet : c'est l'autoroute Pau-Langon, l'A65. On se rend compte avec cet exemple de l'A65 que l'on peut avoir un déplacement des zones économiques, des interlocuteurs économiques, mais pas d'effet de dynamisation de l'économie autour de l'axe. Les gens qui vont venir autour de l'axe, c'est qu'ils n'étaient pas très loin, et ils préfèrent avoir une visibilité autour de l'axe plutôt que de rester en rase campagne. Le problème de la désertification, malheureusement, n'est pas résolu par une autoroute. Vous ne ferez pas venir un médecin parce qu'il y a une autoroute pour aller à Bellac. J'avais une question pour Monsieur Ricard : est-ce qu'une concession peut contenir une clause de rachat du projet par l'État, dans l'offre qui est proposée ?

Alexandre Brèrette : Oui, la question concernait les autorisations de transit pour les poids lourds sur la RN. Le scénario qui a été présenté inclut des interdictions d'accès aux communes pour le transit des poids lourds de plus de 7,5 tonnes. En revanche, ce qu'on ne peut pas faire, c'est interdire totalement l'accès aux communes pour les poids lourds, notamment pour leur permettre d'alimenter les zones d'activités, les livraisons, etc. C'est la raison pour laquelle, dans les prévisions de trafic qui sont présentées, vous avez toujours un niveau de trafic poids lourds prévu pour desservir les communes, dans des proportions qui restent raisonnables.

Jean Ricard : Monsieur Ricard, la question a été posée : est-ce qu'une concession peut prévoir une clause de rachat par l'Etat de l'autoroute ?

Jean Ricard : Oui, c'est possible. C'est même prévu dans tous les contrats. C'est une clause de résiliation. Mais cela coûte très cher parce qu'il faut rembourser tout le monde. Il y a tout un

tas de raisons qui pourraient faire qu'on arrête un contrat plus tôt. On espère en général que cela n'arrive pas.

Jean Veyrat : Madame de Ferluc vient de me faire remarquer que sa question sur le bénéfice social de l'autoroute n'avait pas eu de réponse. Est-ce que quelqu'un, peut-être du côté de la DREAL, disposerait d'éléments sur le sujet ?

Philippe Landais : Il me semblait avoir un peu répondu à la question. Il y a des éléments dans le bilan, sur le site de la DREAL. Je vous invite à aller les voir. J'ai dit que l'un des préalables était l'existence d'un projet de territoire. C'est indispensable. On voit bien qu'un projet d'infrastructure doit s'accompagner d'un projet de territoire. C'était un des sujets abordés hier soir. Il y a eu une intervention de la Direction départementale des territoires sur le sujet. Et cette question que vous abordez, elle concerne bien sûr l'économie et les entreprises. Mais il y a aussi la question des services, bien sûr, qui mérite d'être abordée : comment on aborde la question des services, comment on les structure, est-ce qu'on l'on fait une maison de santé... Tous ces sujets, qui contribuent par leurs différentes thématiques au projet de territoire, doivent être abordés, bien sûr.

Un participant : Bonsoir. J'habite à Bessines-sur-Gartempe et je m'inscris en faux par rapport aux déclarations de Monsieur le Maire, qui a dit que Bessines avait maintenu sa population. Oui, c'est vrai, mais pas grâce à l'autoroute. Parce que l'autoroute, chez nous, pour commencer, elle est gratuite. Il faut savoir que sur Limoges-Bessines, vous avez quand même plus d'un tiers du parcours qui est à 110 km/heure. C'est l'équivalent d'une deux fois deux voies. Bessines se maintient aussi parce qu'on a quand même Orano qui investit sur le secteur. Et oui, Orana a besoin de redorer son blason. Et donc on met le paquet sur Bessines. Voilà pourquoi sa population se maintient. Mais ce n'est pas grâce à l'autoroute.

Par contre, moi, je suis simple citoyen et je paye mes impôts. Je veux bien financer pour améliorer la route. Mais prenez Saint-Junien, qu'on cite en exemple. Effectivement, Saint-Junien se développe. Mais c'est parce qu'à Saint-Junien, on a une deux fois deux voies qui est gratuite. Pourquoi est-ce que Bellac se développerait ? Une simple deux fois deux voies sur Bellac permettrait de développer tout le secteur nord. Quand vous arrivez sur la 145, à La Croisière, après avoir roulé sur des deux fois deux voies, vous vous retrouvez sur une route pourrie qui est bourrée de camions. Et ces camions rejoignent après la 147.

Alors on parlait de 1954 tout à l'heure. Oui, moi, je suis né en 1954. Mais qu'ont fait les politiques jusqu'à présent ? Qu'ont fait les politiques ? Quand on est élu, on est élu pour travailler. Pour son territoire.

Un participant : Je voudrais répondre aux gens qui parlent du manque d'attrait de la campagne. Mais il y a un autre aspect que vous oubliez de souligner, Monsieur. Il y a des gens qui aiment habiter à 40 kilomètres de Limoges, même si l'essence est chère, et qui ne peuvent pas se le permettre aujourd'hui. Et c'est quand même un problème. Donc, vous soulevez des faux problèmes. Ces gens-là seraient à la campagne, et bien ils revitaliseraient Bellac,

Mézières-sur-Issoire, Magnac-Laval, Le Dorat... Et cela, vous n'en parlez pas. Vous oubliez ces choses-là.

Une participante : Dans le prolongement de ce qui vient d'être dit, il y a une question qui n'a pas eu de réponse. Elle concerne le coût pour les usagers locaux et en proximité. Et c'est pour ça que je reviens aussi sur la concession. Vous avez fait un brillant exposé sur la concession et sur les risques de la concession. Pouvez-vous me citer une seule autoroute qui est déficitaire, et pour laquelle le concessionnaire a arrêté d'en supporter les risques ?

Jean Veyrat : Monsieur Ricard, est-ce qu'on a des exemples d'autoroutes déficitaires ?

Jean Ricard : On fera tout, dans la procédure d'appel d'offres, pour avoir un concessionnaire robuste, qui sera toujours en mesure de faire face. Si le concessionnaire disparaît, il faut activer une clause du contrat qui est la déchéance. Mais comme une faillite d'entreprise, c'est une procédure compliquée. C'est la raison pour laquelle dans l'appel d'offres, on examine de près la robustesse des prévisions. On regarde si elles reposent sur un scénario crédible, et si financièrement, le concessionnaire est en mesure de supporter des événements qui n'étaient pas prévus dans le scénario de départ. Je n'ai pas de recul sur le temps long, mais c'est vrai que sur la période récente, le Covid a eu pour effet de faire baisser les recettes. Il y a donc un vrai risque de trafic qui doit pouvoir être assumé. On dit souvent que les concessionnaires gagnent beaucoup d'argent. Mais ce risque de trafic est bien réel.

Jean Veyrat : Merci. Monsieur, vous me faisiez signe pour une deuxième question.

Jean-Marc Gabouty : Je ne veux pas me substituer aux représentants de l'Etat en répondant à des personnes qui se sont exprimées. Simplement, je voudrais dire qu'une autoroute ou un axe à deux fois deux voies n'est pas une condition qui à elle seule permet le développement économique. C'est une condition nécessaire, mais pas suffisante. C'est-à-dire qu'effectivement, si vous faites un axe, et qu'il n'y a rien autour, qu'il n'y a pas d'autres projets qui viennent se greffer dessus, cela n'aura aucun effet. On ne sait pas mesurer ce qu'apporte la seule autoroute. Ce qu'on sait, c'est que l'absence de communications performantes accélère le dépérissement d'un territoire. C'est à peu près certain. Et c'est vrai que Bessines, cela a été évoqué tout à l'heure par une personne que je connais bien, c'est vrai que Bessines est dans une situation un peu particulière. Mais si on regarde dans un fuseau, ce qui n'a peut-être pas été fait dans les études, de 6 à 10 kilomètres le long de l'autoroute A20, on voit que la plupart des communes, sinon la totalité, maintiennent leur population, ou la population se développe.

Il y a tout de même une question à laquelle je voudrais répondre, si vous me le permettez. Madame a posé une question pertinente, et de totale bonne foi, à propos du développement des entreprises. Je voudrais citer un exemple. Je ne sais pas si vous le savez, ou certains d'entre vous le savent. L'ensemble des colis et du courrier que vous déposez à la poste dans le département de la Haute-Vienne va à Poitiers sur une plateforme industrielle de courrier. La

qualité de la liaison entre Limoges et Poitiers détermine l'horaire de levée et de dépose des colis dans un département comme la Haute-Vienne. Vous pouvez donc gagner du temps en la matière, et cela peut être important pour les entreprises.

J'ai créé il y a quelques décennies une société dont le siège social est à Limoges. Et nous avons une filiale à Poitiers. Ce que je peux vous dire, c'est que s'il n'y a pas de meilleures communications, probablement qu'une fois les dirigeants historiques partis, le principal établissement du groupe ne sera plus à Limoges. Il sera à Poitiers, et Limoges aura simplement une filiale. J'en suis persuadé en tant que chef d'entreprise, et ce n'est pas un exemple isolé.

Une participante : Je voulais réagir à ce que vient de dire Monsieur. Je vous remercie de cet exemple concret. Mais pourquoi faut-il que des colis ou des courriers qui partent de Limoges pour repartir ensuite jusqu'à Limoges, ou en Creuse, passent par Poitiers ? J'ai assisté à une réunion ici, récemment. Je crois que c'était sur la 520, justement. On a déplacé des services, des gens de la DREAL à Poitiers, pour venir nous parler. Un projet dont les travaux avaient débuté à Limoges ! En fait, on prend les choses à l'envers. On a déplacé des services, et maintenant on nous dit : il faut une autoroute pour aller plus vite entre les deux villes. C'est tout de même curieux.

Une participante : J'avais juste une question. Nous devons faire face au réchauffement climatique. Est-ce qu'un projet d'autoroute contribue à faire baisser les gaz à effet de serre ?

Un participant : Je voulais dire qu'aujourd'hui était paru dans Le Populaire un courrier des acteurs économiques de Bellac. Plus de 40 entreprises ont cosigné ce courrier. Sur ces 40 entreprises, il y en a 19 qui exportent à l'international. Ces 40 entreprises, cela représente plus de 600 emplois. Et si vous voulez balayer vos doutes, venez à Bellac. Je vous accompagnerai dans ces entreprises et vous parlerez avec les chefs d'entreprise qui, pour certains, ont les larmes aux yeux quand ils parlent de leur activité. Parce qu'ils se disent que demain, ils ne trouveront plus d'employés. Personne ne veut venir travailler à Bellac. Les gens y viennent pendant quinze jours, et au bout de quinze jours, ils disent : "Monsieur, c'est bien votre entreprise, mais pour moi, la route est trop compliquée". Alors effectivement, les gens sont pauvres à Bellac, mais ils ne sont pas près de s'enrichir si on continue à les enterrer.

Jean Veyrat : Je vais maintenant me tourner vers les représentants de la DREAL. Sur la question des gaz à effet de serre, nous avons eu hier une présentation qui a duré une vingtaine de minutes. Est-ce qu'en une minute, vous pouvez nous en présenter les principaux éléments ? Madame s'interrogeait sur la compatibilité entre un projet d'autoroute et les obligations de la France en matière de climat.

Philippe Landais : D'abord, si vraiment le sujet vous intéresse, je vous invite à aller voir ce que nous avons publié sur le site de la concertation. Vous y trouverez une fiche thématique sur les gaz à effet de serre, et nous ajouterons sans doute dès demain un rapport un peu plus complet.

C'est évident qu'il y a une vraie question qui se pose en matière d'enjeux climatiques. Il me semble d'abord qu'on est sur une logique de trajectoire. C'est-à-dire qu'il y a effectivement une Stratégie nationale bas carbone avec un horizon de 2050, et qu'il devient important de prendre des décisions qui nous amènent sur une trajectoire où on aura à terme des émissions de gaz à effet de serre qui seront relativement limitées. En tout cas, si l'on parle de trajectoire, ce n'est pas incompatible avec tout aménagement. Et nous avons mis en toute transparence cette fiche, qui dit qu'en gros, ce n'est pas tant la circulation des véhicules qui pose véritablement des difficultés. Parce que globalement, le trafic, il est là et on va vers une électrification du parc à l'horizon 2050 pour les véhicules légers, 2070 pour les poids lourds. En ce qui concerne l'exploitation, on devrait donc pouvoir respecter cette trajectoire.

Néanmoins, la construction risque d'être très impactante en termes de gaz à effet de serre : les émissions seraient de l'ordre de 300 000 tonnes de CO₂ pour le projet autoroutier. Pour le scénario alternatif, dont le tracé serait beaucoup plus court, on aurait des émissions estimées à 127 000 tonnes de CO₂. Ces chiffres sont à mettre en relation avec les émissions de gaz à effet de serre de la France. Je n'ai plus les chiffres en tête, mais il s'agit de millions de tonnes. Et donc, ce projet représente une part qui n'est pas neutre, mais on est dans un pourcentage qui serait, me semble-t-il, relativement acceptable.

Michel Teissier : Bonsoir. Michel Teissier, pour l'association ALDER Climat Energie. Cette question importante arrive tardivement dans le débat, mais c'est important qu'elle arrive. On sait que la mobilité est un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre. Donc, on est face à un problème absolument majeur pour la pérennité de nos activités, des entreprises, des citoyens. Le rapport du GIEC qui a été publié hier est clair là-dessus. Et les chiffres que vous venez de rappeler, et bien, il faut les mettre à la mesure de ce que l'on fait pour améliorer la sécurité de cette route nationale 147, en évitant de surajouter une quantité de gaz à effet de serre considérable, aussi bien dans le chantier que par la circulation. Malheureusement, on sait que les autoroutes sont rentrées dans les mœurs, et les entreprises qui ont besoin de livrer des colis ne peuvent plus compter autant sur le transport ferroviaire, qui est tombé en désuétude.

Ce qui importe, c'est de réfléchir à une approche plus systémique dans laquelle il n'y a pas que l'autoroute. Ce qui compte, c'est de pouvoir assurer des services de mobilité à toute la population, en misant bien sûr sur la route, mais également sur le train, et repenser notre organisation collective. La dynamique du territoire en dépend. J'en profite pour vous signaler que l'association au nom de laquelle je m'exprime a déposé deux contributions : un texte que vous trouverez sur le site de la DREAL, et puis une étude du bilan carbone qui a été faite par un de nos adhérents. Et on regrette d'ailleurs que cette étude de bilan carbone n'ait pas été intégrée dès le début dans le dossier de concertation. Ce sujet du bilan carbone arrive tardivement. Tant mieux. Je m'en félicite, mais c'est capital.

Jean Veyrat : Merci Monsieur. Je précise au passage que sur le site de la concertation, on peut consulter les avis qui ont été déposés, et que les contributions plus étayées comme celles de votre association ont été mises en évidence, à part du reste des avis, pour pouvoir être retrouvées plus facilement.

Une participante : Bonjour. Madame Penin, je suis de Limoges, j'ai vécu ailleurs qu'à Limoges, et pour moi qui suis venue dans ma famille très souvent, l'enclavement de Limoges est quelque chose de terrible. Je m'étonne d'ailleurs que personne n'ait évoqué les flux touristiques vers Limoges. Ces flux touristiques sont alimentés aussi par des familles limousines qui ont essaimé dans plusieurs régions, et très souvent vers l'Ouest : la Vendée, l'Anjou, la Bretagne, et au-delà de la Bretagne parfois. Cela me paraît très important de ne pas oublier que c'est une irrigation vers le Massif central, pour venir dans nos régions, pour aller vers Clermont-Ferrand, vers Lyon, la Provence... Et pour nous, pour partir en vacances. Ces flux sont très réguliers, et Limoges vit beaucoup de ces flux, à Noël et pendant les vacances scolaires en particulier.

Jean Veyrat : Monsieur Blot, vous souhaitez à nouveau intervenir.

Laurent Blot : Je voulais simplement dire que je suis favorable à ce qu'il y ait des aménagements entre Poitiers et Limoges, notamment sur les axes Bellac-Limoges et Lussac-Poitiers, parce que c'est là qu'il y a des flux importants. Mais je suis contre le projet d'autoroute, et je vais vous dire pourquoi. Vous connaissez Poitiers, Angoulême, Bordeaux. Vous avez l'autoroute A10, qui est très fréquentée. Mais tous les poids lourds qui viennent du Nord, qui viennent de Paris, qui vont sur Bordeaux ou même sur l'Espagne, tous quittent l'autoroute à Poitiers Sud pour la reprendre ensuite après Bordeaux. Ils empruntent la Nationale 10. Et sur la Nationale 10, vous avez des flux de camions insupportables.

Je suis donc pour un aménagement en deux fois deux voies, de façon raisonnée, parce qu'on sait très bien qu'entre Bellac et Lussac, il y a beaucoup moins de circulation. Donc, il faut faire des aménagements. Mais sur quelque chose d'alternatif pour éviter de dépenser des sommes colossales qui vont enrichir le concessionnaire. Parce que c'est malheureusement ce qui va se passer.

Je citerai à nouveau l'exemple de l'autoroute A65, l'autoroute Pau-Langon. C'est une autoroute qui était déficitaire. La DUP prévoyait 10 700 véhicules/jour. Dans la réalité, les premières années, on était à 5 000. C'est pour ça que j'ai été surpris tout à l'heure quand vous avez dit que le tarif est fixé dans le contrat. C'est bizarre, car pour Pau-Langon, il a changé. Le tarif a augmenté de façon déraisonnable. En 2018, le taux moyen d'augmentation des autoroutes, c'était 1%. Sur cet axe, on était à 3,54%.

Ensuite, en 2013, on s'est rendu compte que l'autoroute était déficitaire. Et justement, il y avait une clause dans le contrat, une clause de rachat par l'État de l'ensemble de l'autoroute si jamais l'entreprise A'lienor, qui exploite, était déficitaire. Et donc, en décembre 2013, la préfète de Nouvelle-Aquitaine a publié un décret obligeant tous les camions à passer sur cette autoroute. Et le tarif est passé de 20 euros environ, à 70 euros, pour faire le trajet complet de 150 kilomètres. Donc, quand l'Etat veut quelque chose, il y arrive. Quand il ne veut pas rembourser le concessionnaire, il prend les mesures adaptées. Mais il n'y a plus de contrat.

Maurice Lasnier : Bonsoir. Maurice Lasnier, conseiller municipal de Couzeix. J'ai une question qui s'adresse à Monsieur Landais, qui s'est acharné à nous expliquer qu'on ne pouvait pas desservir la zone Ocealim. Je rappelle quand même que tout à fait à l'origine, si on avait choisi

de faire arriver l'autoroute à Lavaud, c'est justement parce qu'on voulait desservir la zone Ocealim.

Déjà dans la concertation sur la mise à deux fois deux voies des six premiers kilomètres, vous nous aviez dit que ce n'était pas possible. Alors, expliquez-moi pourquoi aujourd'hui, on ne pourrait pas la faire arriver ailleurs. Et le projet d'autoroute qui a été proposé au nord de Limoges, il résout le problème de l'accès à la zone Ocealim, puisqu'on part au nord de Limoges, et plus au niveau de la 520. En même temps, on dégrossit le trafic qui va au centre routier. On règle aussi une partie du problème pour aller dans la zone nord. Et d'ailleurs, dans la zone nord, c'est là qu'il y a tous les hôtels. Et donc, l'entrée naturelle de Limoges, elle se fait plutôt par l'autoroute A20 plutôt que par la route nationale 147. Et j'aimerais, si c'est possible, que le projet alternatif d'autoroute qui a été proposé, et là je m'adresse à Monsieur Vazelle, on puisse quand même en parler. Qu'on puisse dire si oui ou non, on peut faire une étude. Parce que si l'on élimine d'emblée ce projet, ce n'est pas la peine de faire des concertations.

Jean Veyrat : Merci. Est-ce que le bureau d'études Explain dispose d'éléments, en réponse à l'intervention de Madame sur la question du tourisme ? Est-ce que la variable du tourisme a été prise en compte dans les études de trafic ?

Alexandre Brèèrette : En fait, l'ensemble des trafics, quel que soit le motif, ont été intégrées dans les prévisions de trafic et par ailleurs, les évolutions en termes de population et d'emploi, et donc d'attractivité, quelle que soit l'activité, ont été prises en compte pour déterminer les besoins de mobilité en 2035.

Jean Veyrat : Merci. Monsieur Ricard, il y avait aussi une intervention sur ce qui s'est passé dans l'histoire récente de la A65.

Jean Ricard : Je m'occupe des appels d'offres et je ne connais pas suffisamment la A65 pour bien vous répondre. Mais je vais quand même essayer de le faire. Sur l'évolution du tarif, chaque contrat est spécifique. C'est possible que les tarifs évoluent différemment d'une autoroute à une autre. Il peut y avoir des avenants. Je ne suis pas en mesure de vous dire s'il y a eu un avenant sur la A65, je suis désolé. Mais ce qu'on peut dire, c'est qu'en principe, l'équilibre économique de la concession ne peut pas être modifié par un avenant.

Jean Veyrat : Sur le sujet de la RN 520, Monsieur Landais, avez-vous des précisions à apporter, avant que je donne la parole à Monsieur Vazelle ?

Philippe Landais : Oui, quand je suis arrivé, la variante était retenue, ce qui veut dire qu'il y a eu des temps de concertation avant, et que l'opération était dans les tuyaux pour la déclaration d'utilité publique. Sur les caractéristiques techniques du raccordement de la 147 sur la 520, on n'est pas dans le cas d'un échangeur classique. Il s'agit d'une bifurcation : en gros, un dispositif qui permet de passer d'une deux fois deux voies à une autre deux fois deux voies. Donc, on est

dans un dispositif un peu particulier en termes de caractéristiques techniques qui, de par son dimensionnement, ne peut pas supporter qu'on amène un bout de giratoire au bout d'un échangeur pour mélanger du trafic secondaire avec les poids lourds. La déclaration du publique est faite. Le projet, il est prévu sur ces hypothèses. Il se réalisera maintenant tel qu'il est prévu, ou il ne se réalisera jamais.

Conclusion de la réunion

Jean Veyrat : Merci. Avant de donner la parole à Monsieur Vazelle, peut-être, Monsieur Duzelier, pouvez-vous dire un mot des fiches thématiques qui ont été mises en ligne ?

Michel Duzelier : Oui, on a beaucoup parlé de ces fiches au cours de cette réunion. Il y en a une dizaine et toutes sont mises en lignes. Elles apportent des informations sur tous les sujets : les concessions autoroutières, le trafic, les effets sur l'économie locale, les enjeux ferroviaires, le bilan des gaz à effet de serre, l'accidentologie... Vous avez deux ou trois pages pour chacun des thèmes, avez un maximum de précisions. On va continuer à alimenter le site de ces fiches. Et s'il manque deux ou trois thèmes, on les rajoutera.

J'en profite pour vous dire que la dernière réunion de l'Assemblée des territoires aura lieu le 10 mars, donc jeudi prochain, et vous avez jusqu'au 20 mars pour apporter vos contributions. Et puis vous pouvez toujours vous rendre sur le site, qui est vraiment le vecteur de la concertation, sur lequel vous retrouverez toutes les contributions, les avis, et les réponses à vos questions, auxquelles on s'efforce de répondre. Il nous faut parfois un peu de temps pour le faire, mais nous nous engageons à répondre à toutes les questions.

Jean-Daniel Vazelle : Je voudrais tout d'abord remercier les courageux qui sont restés jusqu'au bout. J'ai trouvé cette réunion réussie. J'ai trouvé qu'il y avait du respect parmi les participants, y compris dans l'expression des points de vue divergents. Cela ne se passe pas toujours de cette façon dans les concertations.

Nous aurons un bilan à faire qui reprendra tous les arguments exposés en faveur ou en défaveur de l'autoroute et des différentes alternatives proposées. On est dans une concertation préalable, c'est-à-dire qu'à ce stade, le sujet est l'opportunité du projet. Le décideur, en l'occurrence le ministère de la Transition écologique, devra ensuite décider de la suite à apporter à ce projet : le maintenir ou pas, et s'il le maintient, de quelle façon. Il pourra demander d'étudier certaines variantes qui ont été proposées, poursuivre l'étude complète du projet, etc. Voilà où on en est.

Nous recueillons la totalité de vos arguments, donc je vous invite - comme cela vient d'être dit, vous avez jusqu'au 20 mars - à faire part de vos contributions sur le site. Je vous l'ai dit, il y en a déjà 1780, quelque chose comme ça. Nous en ferons la synthèse, et vous y retrouverez certainement au moins les thèmes que vous avez évoqués.

Je vous remercie beaucoup pour cette réunion, et je remercie bien sûr tous ceux qui l'ont préparée. Bonne soirée à tous.

