



Concertation préalable du public

Compte-rendu de l'amphi-débat à l'université de Limoges

Jeudi 10 février 2022 – Limoges



Environ 120 personnes assistaient à l'amphi-débat qui s'est tenu à l'université de Limoges le 10 février 2022 dans le cadre de la concertation du public sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges.

La réunion s'est ouverte par une allocution du garant de la concertation, Jean-Daniel Vazelle. Après une courte présentation du projet par Michel Duzelier, représentant la DREAL Nouvelle-Aquitaine, trois acteurs locaux ont proposé au public leur point de vue :

- Pierre Massy (A147 Grand Ouest)*
- Marcel Bayle (Coordination des Riverains Impactés)*
- Christophe Beaurain (Professeur de Géographie-aménagement à Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Limoges)*

Un échange d'une heure trente entre le public, la DREAL et ces trois intervenants a ensuite permis d'aborder tous les sujets liés au projet.

Introduction de la réunion

Jean-Daniel Vazelle : Bonsoir à toutes et à tous. Pour les grands projets, il y a une obligation pour le porteur du projet de faire soit un débat public, soit une concertation. C'est la Commission nationale du débat public qui indique ce qu'il faut faire. Dans le cas présent, il s'agit d'une concertation. Nous sommes trois garants car il y a beaucoup de réunions, tous les trois nommés par la Commission nationale du débat public. Et ce soir, c'est moi qui suis là.

Alors, qu'est-ce que c'est que la Commission nationale du débat public, dont je viens de dire qu'elle obligeait les porteurs de projets à réaliser soit des débats publics, soit des concertations ? C'est une autorité administrative indépendante qui nomme des garants, soit dans le cadre de débats publics, soit dans le cadre de concertations. Comme la Commission nationale du débat public, nous sommes complètement indépendants du porteur du projet. Nous sommes neutres, c'est-à-dire que nous n'avons pas à prendre position sur le projet. Nous ne donnons pas d'avis, contrairement aux commissaires enquêteurs dans les enquêtes publiques. Ce qui nous intéresse, c'est toute l'argumentation qui peut être développée dans le cadre de ce débat entre le porteur du projet et le public.

Nous essayons de garantir une égalité de traitement, partant du principe que l'argument de l'un est équivalent à l'argument de l'autre. Il n'y a pas d'arguments plus importants que d'autres parce qu'ils seraient portés par une autorité. La parole du public est la même, quelle que soit la personne qui la prononce.

Alors, à quoi sert la concertation ? Et bien à permettre au public de s'informer et de participer à la décision qui sera prise ultérieurement. Et l'objectif de la concertation préalable, c'est de donner au décideur tous les arguments pour qu'il puisse prendre la meilleure décision possible, qu'il poursuive ou qu'il abandonne le projet. D'où l'intérêt que l'on recueille toutes vos contributions, tous les arguments possibles.

La concertation a commencé il y a plusieurs semaines et nous avons déjà noté beaucoup de choses. Vous avez été nombreux à contribuer sur le site, puisque l'on est aujourd'hui à 1200 contributions. Si vous ne l'avez pas encore fait et que vous aussi souhaitez vous exprimer, vous avez jusqu'au 20 mars pour le faire.

Aujourd'hui, comme nous sommes à l'université, nous avons souhaité nous projeter vers l'avenir, et que ce débat nous donne l'occasion de faire de la prospective : où allons-nous avec ce projet ? Et quels territoires voulons-nous ? Je vous souhaite un bon débat. Les échanges sont enregistrés et un compte-rendu sera mis en ligne sur le site. Je laisse la parole à l'animateur.

Jean Watrin : Merci Monsieur Vazelle. Comme promis, je vais maintenant vous présenter les différents intervenants. Michel Duzelier tout d'abord, qui est chef du service Déplacements, infrastructures et transports. Il est accompagné de Philippe Landais et Stéphane Picard, qui sont au premier rang et qui pourront éventuellement intervenir ou répondre à vos questions. Les trois acteurs locaux sont par ordre de présentation : Monsieur Marcel Bayle, président de la Coordination des riverains et impactés, que vous nous présenterez plus largement tout à

l'heure ; Christophe Beaurain, qui est professeur de géographie-aménagement à l'Université de Limoges ; et Pierre Massy, de l'association A147 Grand Ouest, et accessoirement président de la Chambre de commerce et d'industrie de Limoges.

Voilà. Mesdames et Messieurs, je vous propose d'entendre Michel Duzelier pour une rapide présentation, c'est la règle du jeu. Et après, la parole sera très largement à vous pour débattre avec les acteurs locaux.

Présentation du projet

Michel Duzelier : Bonjour à tous, et merci d'être venus aussi nombreux. Je vais vous présenter rapidement la genèse du dossier. Tout d'abord, pour compléter le propos introductif de Jean Daniel Vazelle, ce que vous avez à l'écran, c'est tout le dispositif de la concertation. Donc, comme Monsieur Vazelle vous l'a dit, la CNDP pour cette concertation a nommé trois garants, dont Monsieur Vazelle. Le dispositif a été établi sous le contrôle, et fait l'objet d'une validation de la CNDP.

Aujourd'hui, après une dizaine de réunions, nous sommes un peu plus qu'à mi-parcours. Nous avons eu une assemblée de lancement. Nous aurons une assemblée de clôture le 10 mars. Nous avons eu un amphi-débat, comme aujourd'hui, à Poitiers le 20 janvier. Et puis, nous avons eu des ateliers thématiques autour de l'agriculture, l'environnement, la mobilité, l'économie, et pour finir un atelier de prospective sur le monde de demain, pour prendre un peu de hauteur par rapport aux problèmes de déplacement et de mobilité.

Pour ces ateliers, nous étions dans une posture d'écoute, de recueil des besoins, d'observation, et il est prévu qu'il y ait des ateliers de restitution, le 1er mars sur les thématiques agriculture et environnement, et le 2 mars sur l'économie, les mobilités et le monde de demain. Nous avons aussi participé avec les garants à des émissions de radio, et organisé des débats mobiles. L'objectif est d'atteindre un public aussi large que possible, certaines personnes ne pouvant pas se déplacer comme vous le faites aujourd'hui. Nous avons donc été à la rencontre de ces personnes. Nous étions le 2 février dans un restaurant à Saint-Bonnet-de-Bellac, puis le 3 février à la gare de Lussac, et aujourd'hui (le 10) à l'Université de Limoges. Le 17 février, nous serons à l'Université de Poitiers, et nous aurons un dernier débat mobile le 26 février sur le marché de Bellac. Nous cherchons à travers ce dispositif à recueillir l'avis de tous les usagers et à connaître leurs attentes.

La pierre angulaire de tout le dispositif, d'un point de vue matériel, est le site internet dédié, que vous connaissez sans doute. Pour ceux qui n'y sont pas allés, je vous invite à le faire. Vous pouvez y poser toutes les questions que vous souhaitez ; nous avons l'obligation d'y répondre, et les réponses que nous apportons sont placées sous le contrôle de garants. Aujourd'hui, on est déjà à plus de 1 200 contributions et plus de 10 000 connexions sur le site, ce qui témoigne d'un certain engouement pour cette concertation.

Je vais maintenant vous présenter le projet proprement dit. Vous avez devant vous la carte de la région Nouvelle-Aquitaine. Aujourd'hui, les anciennes capitales régionales que sont Poitiers,

Bordeaux et Limoges, sont reliées par une deux fois deux voies entre Poitiers et Bordeaux via la RN 10, et entre Bordeaux et Limoges via la RN 141. Dans ce schéma, l'axe Poitiers-Limoges fait un peu figure d'exception parce qu'aujourd'hui, c'est une route bidirectionnelle qui relie les deux villes.

C'est un dossier qui a une histoire. Il y a déjà plus de vingt ans, on envisageait lors du comité interministériel d'aménagement du territoire, de mettre cette liaison à deux fois deux voies. En 2008, la déviation de Bellac a été mise en service, suivie de la déviation de Fleuré en 2015. C'était la première année du contrat de plan État-Région. Il y a eu quatre opérations inscrites au contrat de plan État-Région. J'y reviendrai. Et puis en 2016, il y a eu l'annulation de la déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges. Et dans les années 2016, 2017, 2018, le constat a été fait que finalement, on n'avait pas de solutions performantes d'alternatives à la route. La ministre de l'époque, Madame Élisabeth Borne, en 2018, a donc passé une commande ministérielle d'étude de mise en concession autoroutière de la liaison Poitiers-Limoges. Les études se sont déroulées pendant deux ans, et à l'appui de ces résultats, le successeur de Madame Borne, Jean-Baptiste Djebbari, a décidé de saisir la Commission nationale du débat public. C'est pourquoi nous avons aujourd'hui cette concertation.

S'agissant de l'actuelle RN147, comme je le disais, c'est un axe bidirectionnel, ce qui veut dire qu'on a une voie de circulation dans les deux sens, sans séparation physique. Aujourd'hui, on est sur environ 110 kms. Quand on regarde les deux extrémités du parcours, on voit que l'on a la RN520 au sud, proche de Limoges, et au nord la liaison Nord-Est ou la rocade de Poitiers. On traverse une petite dizaine de bourgs, ce qui soulève des problèmes de sécurité, de nuisances phoniques, de cadre de vie.

En termes de temps de parcours, le bilan n'est pas satisfaisant, puisqu'il faut compter près d'une heure trois quarts pour relier la RN520 et la rocade de Poitiers. Et de centre à centre, on est à plus de deux heures. D'un point de vue sécurité, on a un axe que l'on qualifie d'accidentogène. Dans le dossier, vous pouvez lire que sur la période 2013-2017, on a eu 126 accidents, dont 13 mortels. Le taux d'accidents y est trois fois plus élevé que sur les axes voisins que sont la RN141 et la RN145, avec une forte concentration dans les zones du nord de Fleuré et de Bellac.

Si on compare les temps de parcours avec ceux de la voie ferrée, de centre à centre, on est actuellement proche des deux heures pour un voyage en train. Pour un temps de parcours de 1h51, on a des trains semi-directs, avec quatre ou cinq arrêts sur la ligne. En termes de coûts, le tarif de 23 euros 90 qui est affiché est un tarif hors abonnement. Celui de 14 euros 15 pour un trajet en voiture n'intègre que le coût de l'essence (si vous ajoutez le coût d'amortissement, l'entretien, on est proche de 30 euros).

La ligne ferroviaire aujourd'hui est malheureusement en mauvais état. On a, particulièrement en Haute-Vienne, un relief assez chahuté, qui est peu fréquenté. Et donc, il y a un programme de régénération qui s'élève à un peu plus de 200 millions d'euros, pour lequel on a une première phase inscrite au contrat de plan 2015-2022 d'environ 70 millions d'euros. Avec ces travaux, on arrivera à un temps de parcours d'une heure 45. Ces travaux, qui coûtent relativement cher, feront gagner une dizaine de minutes.

Je vous l'ai dit, il y a quatre opérations qui sont inscrites au contrat de plan État-Région. On en a deux qui vont rentrer en travaux cette année. C'est la déviation de Lussac-le-Châteaux et les créneaux de dépassement, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par nos collègues de la Direction interdépartementale des routes Centre-Ouest. Ces deux opérations vont entrer en travaux dès cette année. L'année prochaine, on aura l'aménagement au nord de la RN520, la mise à deux fois deux voies de la RN147, et sur Poitiers, l'aménagement sud-est qui est toujours en phase d'étude. L'ensemble de ces opérations représente un montant d'environ 465 millions d'euros. Elles permettront de faire gagner quinze minutes. On aura un temps de parcours d'une heure 30, au lieu d'une heure 45 aujourd'hui.

Un mot à présent à propos du scénario autoroutier. On aurait une mise à 2x2 voies intégrale de l'axe. Comme on parle de concession, il y aurait un péage. Le projet intègre les quatre opérations dont je vous ai parlé précédemment, et on aurait donc, en sus des 40 kms réalisés au titre du CPER, 70 kms de tracé neuf. On aurait une vitesse de référence de 130 km/heure et il est prévu huit échangeurs en dehors des deux extrémités du projet. Concernant les simulations qui sont faites aujourd'hui, le coût envisagé pour les véhicules légers est de 14 euros TTC, et de 20 euros hors taxes pour les poids lourds (on parle de prix hors taxes parce que les entreprises récupèrent la TVA). Aujourd'hui, on est sur un coût estimé d'un milliard avec une subvention d'équilibre de 450 millions d'euros. En fait, le concessionnaire qui sera retenu financerait 550 millions, et la puissance publique (l'Etat et les collectivités) contribuerait à hauteur de 450 millions. Ce scénario permettrait de diviser le temps de parcours par deux : d'un trajet en une heure 45, on passerait à 50 minutes.

J'en viens au scénario alternatif, proposé dans l'hypothèse où le scénario autoroutier ne serait pas retenu. Comme pour le projet autoroutier, pour optimiser le projet, on y a intégré les quatre opérations du CPER. Je vous ai parlé de 450 millions de subvention d'équilibre pour le projet autoroutier. Et bien on s'est dit pour bâtir ce scénario alternatif que si la puissance publique est capable de mettre 450 millions de subvention d'équilibre, la même somme pourrait être déboursée pour le scénario alternatif. En examinant les enjeux de sécurité, de cadre de vie, de temps de parcours, il est apparu que les sections prioritaires à aménager à deux fois deux voies sont Poitiers-Lussac et Bellac-Limoges. Et là, on est sur 32 kms de tracé neuf, avec un temps de parcours d'une heure 20, soit dix minutes de moins qu'avec les quatre opérations inscrites au CPER. Le gain de temps serait donc moins important que celui permis par le projet autoroutier.

Débat des acteurs locaux

Jean Watrin : Merci Monsieur Duzelier. Comme annoncé tout à l'heure, nous allons rentrer maintenant dans la phase du débat, auquel vous allez prendre j'espère la plus grande part. Mais je pense que vous serez d'accord pour qu'on lance la discussion avec les trois intervenants qui ont accepté, et nous les en remercions, de venir porter leur opinion. Monsieur Bayle, vous vouliez dire un mot ?

Marcel Bayle : Je voudrais dire que bien sûr, les uns sont pour, les autres sont contre, mais je crois qu'on peut tous se respecter. C'est-à-dire, Monsieur Massy, que je respecte votre militantisme. Vous êtes férocement pour ce projet, qui pourrait d'ailleurs s'appeler l'autoroute Pierre Massy...

Jean Watrin : Vous l'avez compris, j'ai un adjoint ! Je vais vous demander, Monsieur Bayle, de rester dans votre rôle, et je vous propose d'entendre pour commencer Monsieur Beaurain qui, du fait de ses fonctions, est aujourd'hui notre hôte.

Christophe Beaurain : Je vais d'abord me présenter rapidement. Je suis enseignant-chercheur ici, à l'Université de Limoges, et mes enseignements se situent principalement dans le département de géographie, aux niveaux licence et master. Le master que je codirige avec une collègue géographe s'intitule "Développement alternatif des territoires, ressources et justice environnementale". Nous nous intéressons donc de près à la question du développement territorial et de son articulation avec les enjeux environnementaux. Et par ailleurs, je suis aussi membre d'un laboratoire de recherche qui s'appelle Géolab, qui est une unité mixte de recherche, avec un double label CNRS et Ministère de l'Enseignement et de la Recherche. Et parmi nos thématiques de recherche, nous avons aussi bien sûr ces questions de dynamiques territoriales et de problématiques environnementales.

Je n'avais pas l'intention de formuler un avis tranché sur le projet. Je pense que ce n'est pas tout à fait mon rôle. Les autres intervenants le feront, je pense. Et comme le thème de cette séance, c'est de savoir quel territoire nous voulons à moyen terme, puisque le projet autoroutier nous engage pour plusieurs décennies, je voulais rappeler simplement quelques éléments à propos de cette vision qu'on peut avoir du territoire à cette échéance.

Il faut sans doute pour commencer faire un petit rappel historique. Je crois que ce qui est en jeu fondamentalement, c'est de savoir comment on doit faire de l'aménagement du territoire. C'est une vieille histoire, dont il faut rappeler quelques dates.

Après la Seconde Guerre mondiale, dans les années 50, c'était l'État qui décidait de l'aménagement du territoire et les territoires suivaient. Et puis, à la fin du siècle précédent, on a commencé à considérer que les acteurs concernés étaient bien plus nombreux, et on a eu une

forme d'ouverture à d'autres acteurs. C'est le mouvement de décentralisation que l'on a connu, la mise en avant d'un certain nombre d'acteurs appelés à participer aux débats, etc. Et c'est vrai qu'on a eu là une étape tout à fait importante, dans laquelle nous sommes toujours d'ailleurs. Mais je crois qu'il y a encore une étape que nous commençons à découvrir et qui, de mon point de vue, constituera une dimension centrale dans les décennies à venir. Cette étape, c'est celle qui consiste à intégrer dans le débat sur ces questions d'aménagement des individus, entre guillemets, qui n'ont habituellement pas la parole, que nous n'écoutons pas de manière générale, c'est-à-dire l'ensemble des êtres vivants potentiellement concernés par les choix que nous faisons. Je pense que c'est un point tout à fait important. Il me semble que si on s'interroge sur la manière de faire de l'aménagement du territoire, il est temps de prendre en considération tout un ensemble d'êtres potentiellement impactés par ces choix d'aménagement du territoire. C'est un premier point sur lequel je voulais insister.

Le deuxième point, c'est que l'on va se retrouver confronté à des points de vue différents et que cette confrontation de points de vue opposera des arguments d'ordre économique et des considérations d'ordre environnemental, que l'on peut appréhender à l'aune de critères comme le cadre de vie, la qualité de vie, etc. Je pense que cela fait maintenant partie du débat depuis un certain nombre d'années et bien sûr, l'enjeu de la réflexion que nous devons avoir aujourd'hui, c'est finalement d'avoir des éléments de comparaison. Je dis ça en particulier pour les jeunes générations, et pour celles et ceux d'entre vous qui ne seraient pas forcément au fait de ces débats.

Le troisième point, c'est que si on s'interroge sur la question du développement économique associé à ce type de projet, la question qui doit être posée est de savoir quel type de développement nous voulons. C'est une question tout à fait centrale de mon point de vue. Alors, bien sûr, on connaît les dimensions classiques du développement économique. Elles nous sont rappelées en permanence dans le discours politique, dans le discours économique. Mais je pense qu'il faut aussi s'interroger, si l'on veut faire de la prospective, sur le type de développement économique et local que nous voulons. Voilà donc les trois points sur lesquels je voulais insister.

Jean Watrin : Merci beaucoup. Cela me donne une transition très facile : Monsieur Massy, quel type de développement économique voulons-nous ?

Pierre Massy : D'abord, je veux faire très bref rappel historique. Je rappelle que ce dossier qui nous occupe ce soir, jusqu'en 2017 était au point mort. En 2017, au moment de ma prise de fonction à la Chambre de commerce, nous avons évoqué ce dossier. Pourquoi l'avons-nous évoqué ? Non pas que je sois un partisan inconditionnel de l'autoroute, mais en faisant un état des lieux du nord de notre territoire de la Haute-Vienne, de manière assez évidente, nous nous sommes aperçus de la difficulté de ce territoire, due à son enclavement et aux temps d'accès. Faire Limoges-Bellac aujourd'hui prend trois quarts d'heure, cinquante minutes, une heure. Pour nos collègues entrepreneurs, artisans, agriculteurs, pour tous ces gens-là, faire cet itinéraire est extrêmement compliqué. Et évidemment, il en va de même pour faire Bellac-Poitiers, Bellac

étant à peu de choses près au milieu de cet itinéraire. On a également regardé avec effarement la baisse de la population, la baisse du nombre des entreprises qui constituaient ce territoire, la difficulté, encore plus prégnante aujourd'hui, du recrutement, la difficulté du maintien des salariés dans l'emploi, la difficulté du maintien des exploitations agricoles ou de l'abandon des terres.

Et donc, nous nous sommes posé la question de cet itinéraire 147. Et puis, à l'occasion d'un dîner avec Alain Rousset, inopinément comme ça, un soir, je lui ai dit : "Écoutez, pourquoi ne faites-vous pas entre Limoges et Poitiers ce que vous avez fait pour le sud de l'Aquitaine, entre Pau et Langon ? Il m'a dit : "Votre truc, ce n'est pas dans l'air du temps".

Quelques jours après, il prenait la parole à la tribune du Conseil économique et social environnemental régional et annonçait tout haut et tout fort qu'il venait d'avoir une idée et qu'il allait faire entre Limoges et Poitiers ce qu'il avait fait entre Pau et Langon, c'est-à-dire une autoroute concédée. Donc, à partir de là, on s'est lancé dans ce travail. J'ai travaillé avec un certain nombre d'élus, et en particulier à l'époque, le député Djebbari. Nous avons avancé sur ce dossier.

Évidemment, quand j'ai évoqué ici localement cette problématique autoroutière, les premières réponses que j'ai eues ont été assez simples. On m'a dit : "La concession n'intéresse personne, et c'est d'ailleurs pour ça qu'on en est nulle part". Je vous rappelle qu'entre 1960 et 2022, huit kilomètres ont été aménagés à Fleuré en deux fois deux voies. C'est le seul itinéraire aménagé en deux fois deux voies, hormis évidemment le contournement de Poitiers. Il n'y a rien d'autre sur les 110 kilomètres du parcours, à part la déviation de Bellac qui est, je suis désolé, une déviation de la ville de Bellac en deux fois une voie. Cela n'a les caractéristiques ni d'une deux fois deux voies, ni d'une autoroute.

Donc, on a travaillé sur le sujet et évidemment, on s'est demandé si économiquement, cette concession avait un sens ou pas. Et dès l'automne 2017, on a pu établir que la concession peut lever entre 550 et 600 millions, et que le reste à charge pour les collectivités serait de l'ordre de 400 à 450 millions. Les chiffres n'ont pas bougé, ils ont été confirmés par les services de la DREAL. Le travail, ensuite, a consisté à mobiliser Madame Borne, qui a lancé cette fameuse étude de concessibilité à laquelle nous avons été associés.

Je rappelle que dans ce dossier, et c'est la première fois sans doute, nous avons mobilisé ensemble la chambre de commerce de la Vienne, les chambres de métiers de Vienne et de Haute-Vienne et les chambres d'agriculture de Vienne et de Haute-Vienne. C'est une première. Cela n'avait jamais été fait auparavant. Nous avons mobilisé l'ensemble du monde consulaire. Et nous avons obtenu des services de l'État de travailler avec les services de la DREAL tout au long de l'étude de ces concessibilité.

Nous avons fait des réunions tous les mois, que dirigeait monsieur Duzelier. Réunions au cours desquelles nous avons apporté des contributions. Nous avons bataillé sur un certain nombre de sujets. Je suis heureux aujourd'hui d'entendre que le projet A147 comporte huit sorties. Cela a été une bataille, une bataille cordiale avec Monsieur Duzelier. Mais c'est vrai que ce n'était pas nécessairement dans les plans. La DREAL nous a sorti un certain nombre d'hypothèses et aujourd'hui, nous sommes devant un projet comportant huit sorties à 130 kilomètres/heure pour

la vitesse de parcours, avec cet aménagement complet entre Limoges et Poitiers. C'est important. Et j'avoue, je le redis, que je n'imaginai pas qu'on puisse arriver à ce qui nous occupe depuis le début du mois de janvier, une concertation publique.

Je rappelle que cette Nationale 147 fait partie de l'itinéraire du réseau national français. C'est une évidence, mais c'est bien de le rappeler. Cet itinéraire s'inscrit aussi dans le réseau européen d'itinéraires de circulation. On n'est pas sur une simple route départementale ou une simple route nationale, qui ne va que de Limoges à Poitiers. Elle ne va pas que de Limoges à Bellac, puis de Limoges à Lussac, puis de Lussac à Poitiers. C'est un élément dans le réseau routier national et européen. Et quand on y regarde de près, dans ce réseau routier national et européen, et bien au milieu de la France, entre Poitiers et Limoges, deux anciennes capitales régionales, il n'y a que cette route. Pour aller d'une ville à l'autre, cela prend à peu près de deux heures, deux heures dix, en fonction de l'endroit d'où on part.

Je suis donc très heureux que ce soir, on puisse discuter. Vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur Bayle, on n'est sans doute pas tout à fait sur la même position, cela paraît assez évident. Mais pour autant, grâce à ce débat public, les opinions vont pouvoir se confronter. Vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur Duzelier, Monsieur le garant, un certain nombre de contributions, 1200, ont déjà été apportés au débat. Je suis très heureux de cela, parce que je rappelle que ce dossier n'existait pas jusqu'en 2017. Alors aujourd'hui, vous pouvez nous faire tous les reproches du monde. J'ai entendu que c'était sans doute mon autoroute. Rassurez-vous, je n'ai pas la prétention que cette autoroute soit la mienne. Pour autant, si, grâce à ce débat, nous pouvons faire enfin avancer ce sujet, ce sera une première énorme victoire.

Évidemment, nous sommes promoteurs et favorables à cet aménagement complet. Je le rappelle, de Limoges à Poitiers, certaines portions de l'itinéraire sont à 50 km/heure, d'autres à 70 km/heure, d'autres à 80 km/heure, d'autres à 90, puis à 110 km/heure. En termes de sécurité, Monsieur Duzelier ne l'a pas dit tout à l'heure, entre 2012 et décembre 2021, il y a eu 34 morts. Ce qui est quand même juste énorme. On nous a longtemps expliqué que c'était le troisième axe routier le plus accidentogène. Je ne sais pas d'où on tient ce classement, mais ces 34 morts, ce n'est pas un classement. C'est factuel. Donc, la sécurité avant tout. Et l'économie ensuite.

Jean Watrin : Merci Monsieur Massy. Monsieur Beaurain a souligné tout à l'heure l'intérêt dans les projets d'aménagement, de donner la parole à ceux qui sont impactés. J'imagine, Monsieur Bayle, que vous êtes également de cet avis ?

Marcel Bayle : Le thème ce soir, c'est tout de même de savoir quelle vision nous pouvons avoir des déplacements entre Limoges et Poitiers. Je crois, Monsieur le Président de la CCI, que vous gérez une pénurie financière, pénurie des finances publiques qui explique que vous passiez par une autoroute à péage. Et cette pénurie financière n'est, je crois, pas près de s'arranger. Ce n'est sans doute pas de gaieté de cœur que vous privilégiez cette solution. Mais alors ça veut dire que cette autoroute, il faut qu'elle soit rentable pour l'exploitant.

Regardons un petit peu ce que l'avenir nous réserve. On développe actuellement le télétravail. Les habitudes prises avec la crise sanitaire ne sont pas près de changer. Vous avez remarqué le développement du covoiturage ? Ce sera pareil. C'est forcément appelé à se développer parce que les gens n'ont plus les moyens de payer le carburant. À côté de cela, les transports publics sont appelés à voir leurs coûts baisser, et même pour certains à devenir gratuits.

Soit dit en passant, j'aime bien la voiture individuelle. C'est vrai que c'est une source de liberté. Moi aussi, j'ai une voiture, et donc je plaide coupable également. Mais prenez le coût du carburant. Saviez-vous qu'en 1973, lors du premier choc pétrolier, la valeur du carburant était trois fois plus élevée qu'aujourd'hui ? C'est vous dire que si on a une guerre en Europe, si le remboursement des prêts garantis par l'État pose problème dans quelques mois, c'est vous dire que le prix du carburant devrait peut-être doubler, peut-être tripler pour revenir à sa valeur de 1973. Et si c'est le cas, il y aura beaucoup de moins de monde sur l'autoroute, d'autant qu'il faudra en plus payer le péage.

Cela veut dire que beaucoup de camions, mais surtout beaucoup de voitures individuelles, vont reprendre l'ancien itinéraire puisque s'il y a autoroute payante, il faut un itinéraire de substitution. Si vous avez lu le dossier, c'est l'actuel tracé de la N147 qui retraverserait par exemple la ville de Bellac. C'est-à-dire que vous réintégrez pratiquement la moitié du trafic dans la ville de Bellac, puisque l'itinéraire de contournement, qui est loin d'être parfait, vous l'avez rappelé, serait affecté à l'autoroute. Autrement dit, je ne suis pas du tout sûr que cette autoroute à péage puisse être rentabilisée par la société d'autoroute qui en prendrait la concession. Je ne vais pas pleurer sur le sort de cette société d'autoroute. C'est juste pour vous dire que je crains fort que l'autoroute A147 soit inutile.

Alors après, dans cette vision de l'avenir, vous l'avez un petit peu évoqué, Monsieur Beaurain, il faut penser à l'ensemble des êtres vivants sur le parcours. Une autoroute produit des effets de coupure pour la faune et même pour la flore. C'est-à-dire que la flore n'arrive pas à développer ses graines de l'autre côté de l'autoroute, parce que l'espace est trop large.

Il faut aussi songer aux limitations de vitesse, qui ne manqueront pas. Comme il ne sera pas possible, en raison de la pénurie financière que j'évoquais, de faire des ouvrages d'art à deux fois deux voies, si cette autoroute se faisait, il y aurait à huit reprises un passage de 130 à 80 kilomètres/heure. Je ne suis donc pas sûr que cette autoroute serait moins accidentogène que l'actuelle route nationale. Et vous auriez plus d'accidents sur le tracé de substitution. Les limitations de vitesse seront inévitables, car dès lors que vous avez des tronçons à deux fois une voie et non plus à deux fois deux voies, ce n'est plus une autoroute. C'est une vitesse en accordéon qui se prépare pour les automobilistes. Rien n'est plus piégeant. Par contre, les radars mobiles ont de beaux jours devant eux.

Comme il me reste deux minutes, je voudrais rebondir sur l'aspect financement. Vous nous annoncez, Monsieur Duzelier, un milliard avec une subvention de 450 millions. Souvenons-nous, la LGV en 2014 était prévue à un coût de 2 milliards. C'était une voie ferrée à une seule voie, sans possibilité de fret. Alors je sais bien qu'une autoroute et une voie ferrée n'ont pas les mêmes rayons de courbure et pas les mêmes profils en long. Mais tout de même, je doute fort qu'une autoroute sur le même itinéraire ne coûte qu'un milliard. Je suis extrêmement sceptique.

Et j'ai à ce sujet une question pour la DREAL : dans ce milliard, je suppose que vous ne comptez pas les financements affectés au CPER pour les créneaux de dépassement, pour la mise à deux fois deux voies de Couzeix à La Pivauderie ? Ils sont en plus, donc ça ne coûterait pas 1 milliard. Cela coûterait dans une évaluation minimaliste 1,6 milliard. Ce n'est pas tout à fait la même chose pour les finances publiques, et je suis convaincu que ce serait loin de suffire.

Par ailleurs, faites attention aux aspects juridiques. Si vous n'avez pas un plan de financement en bonne et due forme, vous risquez l'annulation par le Conseil d'État parce que votre déclaration d'utilité publique ne tiendra pas la route. Je vous ai entendu dire, Monsieur Massy, que certes, Poitiers ne veut pas financer. Ni la ville de Poitiers, ni la communauté urbaine. Mais que d'ici une dizaine d'années, les majorités politiques pourraient changer. Je vous fais observer, Monsieur Massy, que les majorités politiques peuvent aussi changer à Limoges, et dans l'autre sens.

Jean Watrin : Merci. Mesdames et Messieurs, c'est vous maintenant qui allez travailler, avec une priorité peu coutumière qui sera donnée aux étudiantes et étudiants qui se sont manifestés dans cette salle.

Un étudiant : Bonjour. Je m'appelle Nathan et je suis étudiant en master de sociologie à la fac de Limoges. J'ai plusieurs questions. Tout d'abord, pourquoi est-ce que le choix de seulement rénover la voie ferrée n'a pas été fait ? La voie ferrée rénovée, les camions pouvaient être mis en fret, cela libérait de la place, on gagnait peut-être du temps ou de la sécurité, mais en tout cas, on évitait de supprimer de nouvelles terres agricoles par la bétonisation.

Et j'avais une tout autre question qui était également qu'au prix de 30 euros l'autoroute... Je ne comprends pas en fait le principe de vouloir aller plus vite. Tout ça, c'est une logique politique, c'est un postulat politique. Tout cela relève de questions de flux économiques. On veut toujours aller plus vite. Mais je veux dire, deux heures pour aller à Poitiers, ce n'est pas choquant. C'est juste qu'on part plus tôt. Et j'ai une ultime question pour Monsieur Massy : pouvez-vous rappeler pour qui vous travaillez ? Je ne comprends pas votre positionnement.

Pierre Massy : Je suis président de la Chambre de commerce et je suis aussi entrepreneur de travaux publics. Alors c'est vrai que ces sujets d'infrastructures me tiennent à cœur, évidemment. Mais rassurez-vous, eu égard à la taille de mon entreprise, de type quasi artisanal avec quarante personnes, je ne concourrai pas pour construire cette autoroute. Soyez-en assurés ! On m'a déjà fait la remarque la semaine dernière.

Vous évoquez la question du train, qui revient systématiquement. Nous avons eu une remarque tout à fait intéressante il y a quinze jours à Lussac, de la part du directeur de SNCF Régions RER. Aujourd'hui, il y a huit allers-retours quotidiens Limoges-Poitiers, et ce dans les deux sens. Les trains circulent en certains endroits à moins de 30 kilomètres/heure parce que la voie s'effondre. C'est tout à fait ennuyeux. Et pour réparer cette voie et avoir une vitesse à peu près régulière de 80 ou 90 kilomètres/heure, il faudrait engager tout de suite 70 millions d'euros. Cela

pour une voie de chemin de fer qui transporte chaque année 120 à 130 000 passagers, soit à peu près 20 à 25 passagers par train.

Je vous rappelle aussi, Monsieur, qu'effectivement tout le monde n'a pas la même nécessité d'aller vite. Tout le monde n'a pas non plus la même nécessité d'aller du cœur de Limoges au cœur de Poitiers. Mais je vous rappelle que quand vous faites des commandes sur Amazon, vos commandes arrivent par camion. Parfois même par avion. Et ce camion, il faut qu'il circule. Je rappelle qu'avec les 70 millions nécessaires, on ne peut absolument pas mettre de wagons de fret sur cette voie. Vous l'avez dit, Monsieur Bayle, la LGV devait coûter 2 milliards. Moi, je croyais que c'était 1 milliard, mais admettons. Dans ces conditions, il n'est pas question de mettre du fret.

Je répète régulièrement que trains, voitures et camions ne sont pas concurrents, mais complémentaires. Les usages sont juste différents. Certains utilisent leur vélo, d'autres utilisent des motos, d'autres utilisent des voitures, d'autres des camionnettes, des camions, des trains, des bateaux, d'autres même des avions. Il n'y a pas lieu à mon sens d'opposer tout cela. On peut considérer effectivement qu'il faudrait mettre plus d'argent sur le train. C'est possible. Mais aujourd'hui, le sujet dont on parle, c'est un aménagement d'itinéraire sur une autoroute concédée. Et vous l'avez dit tout à l'heure, Monsieur Bayle, si nous débattons de ce projet, c'est simplement parce que depuis soixante ans, on n'a pas été capable de faire plus de huit kilomètres avec l'argent public, et que si on veut débloquer ce dossier dans un temps court, l'addition de fonds privés par un concessionnaire et de fonds publics le permet. Mais n'opposons pas routes et rail. Voitures, camions et trains sont complémentaires.

Marcel Bayle : Pour répondre à votre question, Monsieur, sur le ferroutage, il se pourrait que la situation commence à se débloquer avec le projet dont j'ai eu connaissance tout récemment, qui s'appelle Via Atlantica. L'idée, contrairement à la LGV qui ne pouvait pas supporter de fret, serait d'avoir une liaison Est-Ouest avec du transport de fret. Cela pourrait tout changer. Et je vous rejoins complètement dans ce que vous avez dit.

Marie de Ferluc : Bonjour. Je suis Marie de Ferluc, présidente de l'association Pour un nouveau printemps à Limoges. J'ai entendu tout à l'heure qu'on nous parlait de l'avenir qui nous est réservé. On nous a dit : "l'avenir pour Limoges, pour la Haute-Vienne, c'est le covoiturage et c'est le télétravail". Je suis un peu surprise. Je me demande un peu dans quel monde vivent ceux qui imaginent cela ? Dans quel monde vivent ceux qui pensent qu'il n'y a que des travailleurs en col blanc à Limoges et en Haute-Vienne ? Parce qu'en réalité, les travailleurs, ce sont aussi des entrepreneurs locaux qui ont besoin de diverses façons de se déplacer.

D'autre part, les mêmes qui aujourd'hui viennent nous dire qu'il ne faut pas de ce projet d'autoroute, nous diront dans quelques années : "mais où sont passés mes enfants, je ne les vois plus ? Où sont passés mes petits-enfants ?". Ils seront partis travailler ailleurs. Ils seront partis trouver du travail là où il y en a parce que des entreprises ont refusé de venir s'installer dans un endroit qui est loin de tout. L'endroit qui est loin de tout, c'est cela qu'on nous réserve

si, après nous avoir refusé la LGV, on nous refuse aujourd'hui un moyen d'aller rapidement de Limoges vers ailleurs.

Pour finir, la LGV coûtait 1,3 milliard. Sans doute était-ce la barre à ne pas franchir. En tout cas, moi, je sais que les mêmes qui se plaignent aujourd'hui se plaindront sans doute demain qu'il n'y a pas de médecins de campagne, qu'il n'y a pas de boulangers, qu'il n'y a pas de pharmacies. Alors à un moment donné, il faut choisir. Est-ce qu'on veut un mode de vie agréable dans nos campagnes et près de Limoges ? Ou est-ce qu'on veut voir partir nos enfants ?

Yves Petit : Bonjour, Yves Petit. Je suis domicilié à Compreignac, mes enfants ont été scolarisés sur Nantiat et Bellac. C'est donc un secteur que je connais bien. Moi, je ne lis pas dans l'avenir, donc je ne sais pas de quoi il sera fait. Par contre, je lis ce que les scientifiques nous disent. Et qu'est-ce qu'ils nous disent ? Ils nous disent que notre développement a entraîné des émissions de gaz à effets de serre qui sont énormes et qui pèsent de manière dramatique sur notre avenir. Il faut donc absolument les diminuer. Les experts du GIEC nous le disent depuis 30 ans maintenant. Qu'est-ce que font les décideurs ? Ils n'écoutent pas les scientifiques. Ils s'appuient sur les scientifiques pour construire un projet, mais qu'est-ce qu'ils font quand les scientifiques leur disent : "Attention, vous allez dans le mur" ? Construire une autoroute, c'est augmenter le trafic et augmenter les émissions. Qu'est-ce que nous disent également les scientifiques ? Ils nous disent qu'une autoroute n'a jamais entraîné de développement économique.

Une autoroute, qu'est-ce qu'elle fait ? Elle ne fait que déplacer l'économie. Vous avez peur que vos enfants partent ? Ils partent déjà et ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d'autoroute. J'ai entendu ce discours il y a quarante ans avec l'autoroute A20. On nous a dit : "Il faut absolument une autoroute pour se développer à Limoges, sinon on est mort". Bon, on a eu l'autoroute. Il y a eu des choses qui ont disparu, d'autres qui sont arrivées. L'effet essentiel, ça a été d'entraîner un étalement de l'habitat le long de l'autoroute. Mais qui va habiter plus loin avec l'autoroute ? Pas ceux qui travaillent le matin à 6 heures. C'est des gens qui ont les moyens de se déplacer. Ce sont des gens qui ont les moyens de faire du télétravail, et qui vont aller acheter des maisons plus grandes en campagne. On va donc encore augmenter les consommations de carburant et les émissions. J'aimerais qu'on se base sur la science. Alors, je sais que certains pensent que si on ne fait pas une autoroute, on revient au Moyen-Âge, mais bon...

Intervention du public : Bonjour, Laurent de Brain, je suis président de la Fabrique citoyenne, qui est un mouvement citoyen qui travaille sur les politiques locales. Je voulais questionner quelques points qui n'apparaissent pas dans le dossier. Au niveau de la justice environnementale, c'est l'impact sur la situation des plus modestes. On sait que la majorité des trajets sur cet axe sont des trajets pendulaires. On sait que la périurbanisation se développe. D'ailleurs, le dossier souligne les risques d'étalement urbain. Et on sait aussi que plus on est modeste, vu le prix du foncier, plus on s'éloigne des centres-villes. Le nord de la Haute-Vienne, si on regarde les statistiques de l'Insee, cumule les situations et les risques de précarité. Les taux de pauvreté se situent entre 19 et 16%. Ces gens-là ne pourront pas à la fois payer le prix

du carburant qui ne fait qu'augmenter, plus le péage. Ils se retrouveront relégués sur l'ancienne 147, sans les équipements prévus dans le cadre du CPER, et sans la déviation de Bellac. Il y a là une fracture sociale qui s'aggrave, et ça me semble relativement grave.

Jackie Texier : Bonjour, Jackie Texier, de l'association Saint-Junien Environnement, et en même temps Terre de liens. Je voudrais revenir sur deux points. D'abord, sur le coût. J'ai entendu parler des entreprises, des artisans, des agriculteurs, mais à aucun moment je n'ai entendu parler des salariés. Or, le coût estimé, c'est pour un trajet Bellac-Limoges ou pour un trajet Lussac-Poitiers aux alentours de 5 euros. Un aller-retour, c'est 10 euros. Si on travaille vingt jours par mois, ça fait 200 euros. 200 euros, ça pèse dans un budget pour un salarié.

Ensuite, quand quelqu'un a dit : "L'autoroute ne va pas entraîner de développement", j'ai vu pas mal de sourires, et même plus que ça. Moi, je me suis amusé à faire des statistiques démographiques sur neuf communes entre Arnac-la-Poste et Bessines. Et j'ai pu constater qu'entre 2005 et 2019, il y a 5% de la population qui a disparu. Or, l'A20 est gratuite. Il ne semble donc pas que l'A20 ait amené le développement dans le nord du département, entre Arnac-la-Poste et La Souterraine.

Pierre Massy : Vous venez de nous dire, Monsieur, que vous êtes de Saint-Junien. Je me trompe peut-être totalement, mais j'ai quand même le sentiment que cette route entre Limoges et Saint-Junien et au-delà, a favorisé grandement le développement de la ville de Saint-Junien, des zones industrielles de Saint-Junien. Je suis entrepreneur, j'ai des salariés, nous allons travailler à Saint-Junien. C'est très facile d'aller travailler à Saint-Junien, mais c'est quasi-impossible d'aller travailler à Bellac pour des collaborateurs. Je vous rappelle le risque routier. C'est aujourd'hui une des causes majeures d'accident du travail. Il est beaucoup moins dangereux que nous envoyions nos collaborateurs à Saint-Junien sur une route effectivement gratuite mais sécurisée. Et je trouve que Saint-Junien est quand même dans le département de la Haute-Vienne, la ville qui s'est développée depuis la quinzaine d'années que cette route est aménagée. Il y a bien sûr des contre-exemples. Vous avez cité celui d'Arnac-la-Poste et il y en a d'autres. Mais Saint-Junien est un bel exemple de développement.

Intervention du public : Bonjour, Jean-Louis Tarnaux, retraité, ancien chef d'entreprise. Je suis un vieux Limousin et ma famille est limousine depuis toujours. J'avais cinq frères et j'ai trois enfants. Mes cinq frères et mes trois enfants ont tous quitté le Limousin parce qu'ils n'ont pas cru que l'enclavement du Limousin leur permettrait d'avoir une vie agréable. Je rejoins donc tout à fait ce que disait Madame tout à l'heure. L'autoroute est une nécessité. L'autoroute A20, on s'est battu pour l'avoir, et je suis convaincu qu'elle a beaucoup apporté à tous points de vue aux habitants du Limousin et de Limoges en particulier.

Jackie Texier : Je voudrais apporter une précision à ce que j'ai dit tout à l'heure. La vraie question, ce n'est pas un problème d'autoroute, c'est un problème de liaison Poitiers-Limoges.

Sur la sécurité, je ne voudrais pas qu'on laisse entendre que je suis pour que les gens se cassent la figure sur la route entre Poitiers et Limoges. Je ne suis pas pour le suicide des gens en automobile. La liaison, il faut qu'elle soit améliorée. Là-dessus, tout le monde est d'accord. Ensuite, concernant votre développement sur Saint-Junien, j'appartiens à une association qui s'appelle Saint-Junien Environnement, mais j'habite Limoges. Cela n'a donc rien à voir.

Michel Galliot : Bonjour, je m'appelle Michel Galliot, je suis ingénieur météo et j'ai coordonné le premier plan national d'adaptation au changement climatique. Je fais des conférences et des interventions très régulièrement en milieu scolaire. Hier soir, j'ai fait une intervention à l'Université des sciences et il y avait davantage d'étudiants qu'aujourd'hui. Les étudiants, les jeunes, sont inquiets de ce qui se peut se passer à l'avenir.

À chaque fois, j'essaye de les convaincre que ce n'est pas une lubie : il y a un risque majeur de changement climatique, avec de nombreuses répercussions à la fois sur notre environnement, mais également sur nos sociétés. Et j'essaye aussi de leur dire qu'il faut que chacun participe à son niveau. Avec les enfants du primaire, le message va être d'éteindre la lumière quand ils sortent d'une pièce. Pour les plus âgés, ce sera d'acheter local plutôt que sur Amazon. Mais qu'est-ce que je vais pouvoir leur dire maintenant, quand on voit qu'on déploie des solutions qui sont les mêmes qu'en 1980 : une autoroute qui va augmenter encore la consommation de carburant et les gaz à effets de serre. Il faut penser aux jeunes. C'est aussi leur avenir qui est en jeu. Et il ne faudrait pas que résoudre les problèmes actuels aggrave les problèmes du futur.

Marie-Eve Tayot : Bonjour, Marie-Eve Tayot, élue à la Ville de Limoges et à Limoges Métropole. En fait, on ne conteste pas du tout l'impact sur l'environnement. Je pense de toute façon qu'il va y avoir des études d'impact à un moment ou à un autre. On indique juste que pour le développement de la ville, pour le développement du territoire, c'est important qu'il y ait cette autoroute. On a tous des enfants, tous envie d'éviter que le cap des deux degrés soit atteint. Mais il me semble tout à fait évident, au regard des motifs qui ont été évoqués par Pierre Massy, que cela devient une urgence pour le territoire d'avoir des emplois dans les entreprises, de pouvoir se développer, de s'ouvrir vers Poitiers. Il y a trois villes centres dans la région Nouvelle-Aquitaine : Poitiers, Limoges et Bordeaux. C'est quand même embêtant qu'aujourd'hui, il n'y ait pas de liaison entre Limoges et Poitiers.

Pierre Lefort : Bonjour. Pierre Lefort, professeur à l'Université de Limoges en chimie théorique, physique et analytique. Je voudrais juste faire une intervention à propos du réchauffement climatique, et répondre à ceux qui peuvent penser que l'autoroute A147 pourrait être vecteur de changement climatique. Il ne faut quand même pas rigoler. Écoutez, on sait que la France représente 0,9% des émissions de gaz à effets de serre au niveau mondial. Là-dedans, le transport c'est en gros un tiers : 0,3%. Sachant que la route actuelle produit déjà des gaz à effet de serre, l'augmentation liée au passage à l'autoroute serait, mais alors epsilonlesque. C'est un argument qu'on entend, et franchement, il y en a d'autres qui me paraissent infiniment plus recevables que celui-là.

Nicolas Picard : Bonsoir, Nicolas Picard. Je suis référent de la Fresque du climat et donc assez au fait des enjeux climatiques et de la manière de les vulgariser. Je vais rebondir sur la dernière intervention. Il semble qu'il y ait une méconnaissance assez profonde du sujet. Ce qui est important dans les émissions de gaz à effet de serre, c'est le cumul. Et si aujourd'hui, la France ne représente que 0,9% des émissions mondiales, sa contribution historique est de 8%. La population française en 2020 représentait 8% des émissions mondiales cumulées. Oui Monsieur ! On peut discuter de tout, mais pas de faits et d'évidences. On peut être vulgarisateur, mais on ne se prétend pas le porte-parole du GIEC.

Par ailleurs, je voudrais souligner quelque chose. Je vais me permettre de lire un passage d'un rapport de la Cour des comptes qui explique une chose assez fondamentale : "Postulant que les grandes infrastructures de transport induisent le développement économique, la Loi d'aménagement du territoire du 4 février 1995 et le Schéma directeur routier fixaient un maillage homogène sur l'ensemble du territoire. Cependant, les bilans ex-post des investissements autoroutiers font apparaître qu'il n'y a pas de relation d'automatisme entre la mise en service d'une autoroute et le développement local, et que les effets socio-économiques sont souvent moins favorables qu'annoncé à l'échelle des territoires traversés. Il faut donc penser que l'outil structurant des territoires n'est pas le seul permettant un développement économique, et qu'il doit être allié à un ensemble de mesures permettant le dynamisme de ces territoires. Et cela se retrouve dans de nombreuses études scientifiques, notamment sur l'A75 et l'A71, qui montrent que les territoires ont des attractions, des pôles d'attractivité, qui se retrouvent dépeuplés, et donc on favorise ces pôles d'attractivité aujourd'hui".

Intervention du public : Je m'appelle Annie. Je suis à Limoges depuis peu de temps. Je voudrais juste dire que les gens qui sont à la tribune ont été très corrects dans leurs propos. J'aimerais que tous les gens dans la salle le soient également de la même façon, parce que j'ai quand même entendu quelques mots irrespectueux.

Intervention du public : Bonsoir, je m'appelle Jean-Pierre Chorfi, je suis membre et adhérent d'Attac, qui lutte contre le capitalisme et les profits excessifs. Je suis aussi responsable des référents des Amis de la Confédération paysanne, qui lutte contre l'accaparement des terres agricoles. Et je suis aussi, c'est ma troisième casquette, cheminot retraité.

Quand j'entends parler du fret, ça me fait un peu sourire. Pourquoi on en est là ? Ce qu'a dit Monsieur Massy concernant les frais à engager pour rénover simplement le TER, tout cela est exact. Peut-être que si la SNCF n'avait pas tout misé sur le TGV, on n'en serait pas là. Je rappelle qu'il a fallu l'accident de Brétigny pour que la SNCF embauche 41 personnes juste à Brétigny. Si la ligne Poitiers-Limoges en est là, et ce n'est pas la seule, c'est parce qu'il y a des choix qui ont été faits, et l'argent qui est à mettre dessus est celui qui n'a pas été mis pendant une trentaine d'années.

Il ne faut donc pas s'étonner de la situation, et je pense que ce qui a été proposé serait complètement insuffisant. Les camions sur les trains, je trouve ça complètement idiot. Ce sont les marchandises qu'il faut mettre, pas les camions. Après, pourquoi on transporte des marchandises ? Pourquoi elles traversent le monde entier ? Est-ce qu'on a besoin de consommer tout ce qu'on consomme ? Je n'en suis pas sûr. Le train Perpignan-Rungis, il monte des produits qui viennent du sud de l'Espagne et qui sont complètement pourris, alors que les chargeurs du Roussillon voient passer le train et sont obligés de prendre les camions pour pouvoir monter.

Quand la SNCF est le premier transporteur routier français, il est mal placé pour donner des leçons. Quand il est le troisième transporteur européen, il est mal placé pour parler du train. Et quand il est septième mondial comme transporteur routier, il est mal placé aussi. Alors il y a du boulot à faire en politique. Ce sont des choix politiques et il faudra du courage politique.

Je ne suis pas convaincu que l'autoroute suffise aux besoins. Je pense en tout cas qu'un aménagement ou des aménagements de sécurisation de cette route seraient nécessaires. C'est marrant parce qu'à Angoulême, Monsieur Massy en parlait, elle n'est pas payante la deux fois deux voies ? Quoi qu'il en soit, il faut éviter les accidents.

Thierry Berger : Bonjour, Thierry Berger, je suis membre du collectif Écologie sociale 87 et accessoirement, pour rester dans l'ambiance, je suis professeur émérite de l'Université de Limoges, spécialité mathématiques et plus particulièrement en cryptographie. Ce qui me manque un petit peu dans tout ce qui a été dit, c'est le manque de perspectives par rapport à ce qui va arriver au niveau des transports d'ici quinze, vingt, trente ans.

Intervention du public : On voit que la voiture est un petit peu à bout de souffle. La voiture électrique, cela ne tient pas encore la route. Moi, je ne peux pas me permettre d'avoir une voiture électrique si je veux aller voir ma famille à Lyon. Je ne peux pas faire l'aller-retour avec ça. Donc, il y a des vrais problèmes. On sent qu'on va ne plus pouvoir utiliser la voiture de la même manière. Et les camions, c'est quand même une aberration. Il faut les limiter. Il faut les limiter au local.

J'ai le sentiment qu'on est en train de construire quelque chose qui va à rebours de l'histoire. On ne regarde pas l'avenir, on regarde le passé et on se trompe complètement. Par exemple, on fait des études en prenant pour hypothèse une vitesse de 130 kilomètres/heure. Mais on discute déjà de mettre les autoroutes à 110 kilomètres/heure. Le temps que le projet aboutisse, on aura des autoroutes à 110 kilomètres/heure si ce n'est pas à 100 kilomètres/heure. Alors évidemment, il faut faire quelque chose sur cette route. C'est absolument indispensable. Mais il faut le faire avec une vision d'avenir.

Intervention du public : Bonjour. Je suis un retraité, un retraité qui regarde ce qui se passe autour de chez lui et qui ne comprend pas. On se trouve face à un projet d'autoroute dans lequel on nous explique qu'on gagne du temps : 51 minutes, c'est ce qui est annoncé. Et il y a

un péage de 14 euros. 14 euros, si je travaille au SMIC, il me faut une heure quarante pour les gagner. Donc je perds du temps. L'autoroute est un projet qui fait perdre du temps. Pour gagner du temps avec cette autoroute, il faut vraiment gagner beaucoup d'argent, beaucoup plus que le Français moyen. C'est un détail important parce que ce projet est absolument inégalitaire. Liberté, égalité, fraternité, vraiment ? Il n'y a rien de fraternel dans ce projet.

En plus, la planète, on n'en a qu'une. Sur cette planète, on a eu 50% de population en plus en trente-cinq, quarante ans. La priorité des humains, c'est de vivre et pour vivre, il faut manger. On est dans un pays dont la population a elle aussi augmenté de 50%, en un peu plus longtemps : 70 ans. Il y a donc plus de bouches à nourrir. Et actuellement, on est arrivé à un stade où, à force de ramasser les marchandises à droite, à gauche, on est en insuffisance. On ne peut pas garantir l'autosuffisance alimentaire. C'est quand même gravissime. Et là, on est en train de bétonner des centaines d'hectares qui pourraient être des terres agricoles pour nourrir les Français.

Cela nous engage d'ailleurs plus que cela. Il faudrait que l'on soit des aïeux modèles. Parce qu'il y a des gens qui ne sont pas encore nés, qui un jour se diront : "Mais ils étaient tombés sur la tête ! Ils ne comprenaient rien ! Ils ne voulaient pas voir ! Ils étaient irresponsables !" Actuellement, on consomme plus que ce que la planète peut nous fournir en matières premières. Et on fait un projet pour utiliser la voiture alors que la voiture, c'est une des inventions de l'homme qui est la plus incompatible avec la préservation de la planète.

Marcel Bayle : Juste un mot sur la remarque qui a été faite sur les véhicules. Effectivement, aujourd'hui, on va tenter, je crois, de faire des véhicules beaucoup plus légers. Dans les années 60, un véhicule pesait en moyenne huit cents kilos. Aujourd'hui, on est à 1,5 tonne, parfois beaucoup plus. C'est-à-dire que la consommation de carburant est essentiellement liée au poids du véhicule. Et bien, quand il y aura des véhicules beaucoup plus légers, non seulement les vitesses vont passer de 130 à 110, mais ces véhicules, souvent, ne pourront pas atteindre les 110 en raison de leur légèreté. Et donc, on voit mal l'utilité d'une autoroute à 130. Je rejoins donc tout à fait ce qui a été dit sur le sujet.

Luc Bonhomme : Bonjour, Luc Bonhomme, je ne représente que moi-même, mais je connais bien Monsieur Bayle. Une chose me frappe, j'ai l'impression que les personnes qui défendent ce projet représentent, pour reprendre une expression du temps, le monde ancien. Parce que personne dans cette salle ne peut savoir exactement ce que sera l'économie dans dix ans, dans quinze ans, dans vingt ans, et nous engageons durablement les jeunes avec ce projet. Et je constate que ce sont - Monsieur Bayle et moi-même, qui avons à peu près le même âge - les vieux qui défendent l'avenir.

Comme le disait un intervenant, on va bétonner des centaines d'hectares qui seraient propres à nourrir une humanité toujours plus nombreuse. On va bétonner des centaines d'hectares, dont certains sont situés dans des marais utiles pour jouer le rôle d'éponge. Et on sait à l'heure actuelle combien ce genre de terres est utile à cause des inondations auxquelles on a assisté et qui ont été catastrophiques. Voilà ce que je voulais dire.

Je voulais aussi poser une question : quelle est l'utilité de ce débat ? Plus précisément, est-ce que l'enquête d'utilité publique produit un avis conforme ou un avis consultatif ? C'est très important. Quelle est la force juridique de l'enquête d'utilité publique ?

Marcel Bayle : Si vous voulez, pour que les travaux puissent être réalisés, il faut une déclaration d'utilité publique (DUP), comme ce fut le cas pour la LGV. C'est un acte administratif indispensable. C'est ce qui autorise le déblocage des financements. Et si le Conseil d'État estime que la DUP n'est pas conforme, pour les raisons que je suggérais, le projet est déclaré nul.

Pierre Massy : Nous ne sommes que dans une concertation publique. Nous sommes très en amont du projet...

Michel Duzelier : Pour ce dossier, effectivement, le projet de décret de déclaration d'utilité publique sera examiné par le Conseil d'État. C'est une certitude.

Vincent Laroche : Bonjour, Vincent Laroche, de Terre de liens Limousin. J'avais plusieurs questions, car les échanges sont très riches. Une question pour Monsieur Beaurain tout d'abord, à propos de la notion d'enclavement. En tant que géographe, peut-être que vous pouvez nous apporter des éléments là-dessus. Qu'est-ce qui définit l'enclavement ? On peut tous avoir un regard différent sur cette notion. C'est important d'en avoir une idée claire puisque le projet découle a priori de la nécessité de désenclaver le territoire. Et moi, j'ai beaucoup d'interrogations par rapport à ça.

Monsieur Massy, vous avez cité l'exemple de l'autoroute Pau-Langon. Aujourd'hui, est-ce qu'on a du recul sur le développement économique qu'a pu produire cette autoroute à l'échelle des territoires ? Et quel impact au niveau démographique ont connu les villes concernées par le passage de cette autoroute ? Des éléments de comparaison permettraient de prendre un peu de hauteur, un peu de recul.

Sinon, concernant la présentation historique du projet de Monsieur Massy, je comprends le jeu de pouvoir qu'il peut y avoir, mais tout de même, que cette initiative parte d'une discussion avec Monsieur Rousset au coin d'une table, cela pose tout de même des questions sur le fonctionnement de la démocratie dans la construction des grands projets de société qui nous concernent.

Un dernier point : vous avez parlé de la complémentarité entre les différents modes de transport et j'en suis fort content. Ce n'est pas en tout cas le propos qu'ont pu tenir certains, et notamment Monsieur Lombertie. Il a par exemple dit à propos du rail que ce n'était pas une alternative et que c'était même une absurdité phénoménale. La complémentarité, c'est quelque chose de très important, et je tiens à noter que la Fédération nationale des travaux publics a fait un rapport avec le cabinet Carbone 4. Et le premier engagement pris par la FNTP, c'est le développement du rail. C'est un élément important à prendre en compte.

Christophe Beurain : Je vais répondre à la question posée à propos de la notion d'enclavement, mais je voulais répondre avant à une question qui a été abordée par plusieurs intervenants. C'est la question des effets économiques de ce type de projets structurants. C'est une question complexe, sur laquelle on ne peut pas avoir un avis tranché. Il y a des tas d'études qui ont été menées déjà depuis de nombreuses années sur cette question des effets économiques en termes d'emploi, d'attractivité, etc. Ce qui ressort d'une bonne partie de ces études, c'est qu'il est très difficile de mesurer ces effets, et d'autre part, si effets positifs il y a, ils se situent surtout dans les bassins ou dans les pôles urbains qui connaissent déjà une dynamique d'attractivité. C'est un point important parce que cela veut dire que ce type d'infrastructure a plutôt tendance à bénéficier aux pôles déjà attractifs. Alors, je ne suis pas du tout en train de dire qu'il ne faut pas favoriser ce type d'effet. Mais ce que je souhaite montrer, c'est bien qu'en définitive, pour les pôles urbains ou pour les pôles ruraux qui sont situés entre les grands pôles d'attractivité, les effets, objectivement, seront très limités.

Jean Watrin : Monsieur le Maire de Limoges doit nous quitter, je vais donc lui laisser la parole pour qu'il puisse intervenir.

Emile-Roger Lombertie : Bonjour à tous. J'entends des choses qui m'interrogent et je crois qu'on ne pose pas les bons problèmes. Le réchauffement climatique, il existe et il faut lutter contre. Au maximum. C'est le premier point. Je vais vous parler en tant que maire de Limoges, fils de paysans, petit paysan qui se souvient de la nature et qui a vu comment elle a changé au fur et à mesure, père de famille et grand-père. Avec une interrogation sur ce que nous laissons à nos petits-enfants.

C'est bien de faire parler tout le monde, mais il faut qu'à un moment donné, il y ait des décisions qui se prennent. Monsieur, sachez que cette décision de refaire cette route n'a pas été discutée sur un coin de table. Cela fait déjà plus de soixante-dix ans qu'on n'a pas fait plus de vingt kilomètres. Il serait donc temps de se poser la question : à quoi sert cette route et comment elle fonctionne ? Savez-vous comment elle fonctionne ? Vraisemblablement, vous ne le savez pas. Grâce à des politiques éclairés, Mesdames et Messieurs, nous avons réussi à faire en sorte que la Route Centre-Europe Atlantique, qui est devenue une autoroute qui nous draine directement le transport routier de l'Allemagne sur Limoges, qui aurait dû passer par Bellac ou pour rejoindre la 145 pour rejoindre la 147, a été déviée à partir de la croisière pour arriver à Limoges.

[Ironique] À partir de Limoges, il n'y a plus d'autoroute, il y a des bouchons de camions et cela, c'est vachement bien, même quand on est professeur de droit ! C'est génial parce qu'il y a des bouchons à partir de ce moment-là jusqu'à Poitiers et que l'accidentologie est devenue quelque chose d'insupportable. Et j'ai honte d'entendre des gens qui ont des bons salaires, des bonnes retraites, ne pas se préoccuper de la façon dont vivent ceux qui sont obligés de se déplacer pour aller travailler. J'ai honte ! C'est scandaleux !

La deuxième chose que je voudrais dire, c'est que le trafic de camions n'a cessé d'augmenter, tout cela parce que les décideurs, et locaux et nationaux, n'ont jamais pu se mettre d'accord, y

compris quand ils étaient de la même couleur politique. Et vous avez raison. Pourquoi il n'y a pas de voie entre Limoges et Poitiers ? Parce que si nous avions fait la même chose qu'en Vendée, en redressant et en électrifiant la voie, nous aurions pu mettre des trains et nous aurions pu mettre un TGV de Poitiers vers Brive, voire Souillac, et de Souillac en remontant directement sur Paris. Et nous aurions peut-être pu faire du ferroutage. Et pourquoi c'est impossible ? Parce que la voie est dans un état désastreux, et qu'il n'y a pas ou très peu de volonté politique pour la réparer. S'il y avait eu une volonté politique, nous aurions le barreau LGV. Or, le barreau LGV, je vous le rappelle, il a été rayé d'un trait de plume par François Hollande avec la complicité des élus locaux. C'est une réalité.

Vous me parlez des végétaux et des graines. Vous avez tout à fait raison. Moi, je vous parle des humains. Et je vous parle des humains qui sont en train de crever de faim, y compris à la campagne. Quand j'entends un certain nombre de gens me parler des 800 hectares qui seront bétonnés, est-ce qu'ils savent au moins combien gagne aujourd'hui un agriculteur qui produit de la nourriture ? Entre 650 et 800 euros. Regardez, même avec vos retraites, ce que vous gagnez. Alors, posez-vous des questions sur la difficulté que nous avons à vivre dans ce pays.

Ce n'est pas prioritairement pour le développement économique que je propose un axe qui soit propre, dégagé, roulant. C'est par nécessité d'irriguer la campagne à la fois avec de la circulation, de la circulation sécurisée, et avec de la fibre, du haut débit partout. Alors quand j'entends parler, c'est fantastique, du télétravail à la campagne, là où il n'y a ni 4G, ni fibre, ni haut débit... Mais enfin, c'est se moquer du monde ! C'est vraiment scandaleux ! Si ces réalités, vous ne les connaissez pas, moi je les ai vues, je les ai touchées du doigt. Parce que c'est encore les petits paysans qui, pendant la pandémie, ont été les plus touchés, parce qu'ils ne pouvaient pas avoir accès à leurs cours. Et il a fallu que les élus, ces politiques que vous exécutez, se débrouillent pour faire en sorte que nous trouvions des solutions là où il n'y en avait pas. Là où des années d'impéritie ont généré la zone.

Alors, j'ai entendu ce que vous proposez. C'est génial. Aujourd'hui. Les transports en commun commencent à fonctionner à l'hydrogène. Nous avons inscrit Limoges et sa métropole dans la production d'hydrogène et dans l'utilisation d'hydrogène. Il y a quelques jours, mon ami Bruno Le Maire a testé avec mon ami le maire de La Roche-sur-Yon une voiture à hydrogène. Nous pouvons donc avoir des transports qui soient des transports propres. Et l'on pourrait dans les transports en commun, notamment les transports ferroviaires, remplacer le diesel qui est polluant par de l'hydrogène que produisait Alstom.

Soit nous voulons le Moyen Âge et on peut le justifier par toutes sortes de motifs, soit nous regardons la réalité en face. Et la réalité, c'est qu'entre Limoges, l'entrée de Limoges, la sortie de Limoges sur l'A20, et l'entrée de Poitiers, toute la RCEA Centre Atlantique, avec son flot de camions, arrive. Et comme cela ne peut pas rouler vite, cela gêne et cela pollue trois, quatre, cinq fois de plus que cela ne devrait polluer. Voilà ce que je voulais dire.

Marcel Bayle : Alors, puisque j'ai été pris à partie, Monsieur, je tiens à vous répondre. Je vous réponds pour commencer que je ne déteste personne et je ne suis pas sûr que ce soit votre

cas. J'essaye de voir l'intérêt général et nous n'avons pas la même vision de l'intérêt général, voilà tout.

Pierre Massy : Des questions m'ont été posées tout à l'heure, je vais y répondre. Ce dossier fait apparaître qu'il faut travailler sur le développement du rail, mais pas seulement. On ne peut pas toujours avoir une vue biaisée des choses. Je vous l'ai dit tout à l'heure, on doit parler exclusivement de complémentarité des modes.

Concernant Langon-Pau, et la problématique du développement le long des autoroutes, évoquée par Monsieur Beaurain, je vous avoue que je n'ai pas les chiffres. Je ne peux pas vous dire quels ont été les effets de l'autoroute à Aire-sur-l'Adour ou à Mont-de-Marsan. Ce que je sais simplement, c'est qu'en Haute-Vienne, nous avons environ 16 000 entreprises, et que dans les Landes, sur la période 2016-2022, le nombre d'entreprises est passé de 17 000 à 25 000.

Je ne suis pas sûr que l'A65 soit exclusivement ce qui a permis ce développement massif d'entreprises, mais sans doute y a-t-elle participé. D'autre part, cette route s'appelle Pau-Langon. Elle permet surtout, dans ce qui était la région Aquitaine et ce qui est devenu la Nouvelle-Aquitaine, de relier aisément et en sécurité la ville de Pau, capitale du Béarn, à Bordeaux. On peut toujours expliquer que chacun doit vivre dans son coin. Il n'en demeure pas moins qu'il est important de pouvoir circuler entre deux capitales, Pau et Bordeaux. Voilà ce que je voulais vous dire, et cela a également un intérêt pour le développement économique.

Jean-Louis Pagès : Bonjour, je suis Jean-Louis Pagès, conseiller régional écologiste, donc dans l'opposition à Monsieur Rousset. Mais je dois préciser qu'en dépit des interrogations de Monsieur Guérin lors de la dernière plénière, Alain Rousset a catégoriquement refusé de dire qui financerait cette autoroute.

On dit souvent que lorsqu'on a juste un marteau, chaque problème, on le voit comme étant un clou. De la même façon, quand on a juste un bulldozer, on pense forcément à construire une autoroute. Le problème que nous avons, ce n'est pas le désenclavement. Le problème, c'est la perte de dynamisme de Limoges et je pense que l'on a tort de l'attribuer perpétuellement aux transports. Je ne suis pas sûr que ce soit vraiment le problème.

Ce qui m'inquiète aussi un petit peu, c'est l'effet LGV. On savait, je l'ai dit à plusieurs reprises il y a dix, quinze ans, que le problème de la LGV n'était pas qu'elle se fasse. C'était qu'elle ne se fasse pas, et qu'en attendant, on ne fasse rien. D'où d'ailleurs l'état lamentable de la ligne Limoges-Poitiers. Je pense qu'on est exactement dans le même fantasme.

Soit dit en passant, j'ai sous les yeux un document de la Chambre de commerce dans lequel il est écrit, c'est à la page 37, que cette autoroute permettrait aux habitants de Limoges d'être à deux heures de Paris via Poitiers et la LGV. Il faudra que la Chambre de commerce explique comment, en mettant au minimum une heure pour aller de Poitiers à Paris en LGV, on arrive à aller de Limoges à la gare de Poitiers en une heure. C'est impossible.

Mais ce qui m'inquiète le plus dans cette affaire, c'est le temps qu'on va perdre. Parce qu'on peut le dire : ce projet ne se fera pas. Il ne se fera pas parce que le milliard qui est prévu, on ne

l'a pas. En fait, on va se trouver en 2035 avec d'une part ce problème de budget, et une chose à laquelle on ne pense pas, la loi 3DS, qui prévoit entre autres choses que les routes nationales passent sous le contrôle des conseils départementaux. On aura donc, si jamais cela se faisait, deux routes : une première route complètement financée par le conseil départemental, pour laquelle il n'y aura bien sûr pas d'argent débloqué par l'État, et en parallèle une autoroute privée qui, avec les subventions d'équilibre, sera aussi financée par l'argent public (à ma connaissance, les sociétés d'autoroutes n'ont pas l'habitude de perdre de l'argent).

Il faudra donc entretenir et payer deux voies avec l'argent des Limousins. Il n'y aura jamais assez d'argent, et ce n'est pas la région qui paiera. Le département n'aura pas les moyens non plus. Donc, pour moi, ce projet nous fait perdre du temps.

Je suis en tout cas d'accord avec Monsieur Lombertie au moins sur un point, c'est qu'effectivement, il y a une urgence pour la partie accidentogène. Mais il n'y a pas que la RN147. Il y a le tronçon de la RN145 qui passe par La Croisière. Et là aussi, c'est dangereux.

On reproche aux gens de Poitiers d'être égoïstes et de ne pas penser aux gens de Limoges. Ils ne sont en fait pas du tout égoïstes. C'est simplement qu'ils ne pensent pas qu'à Limoges. Ils pensent que le rôle d'une ville, c'est d'aménager le territoire. Et la zone est aussi accidentogène, je pense, entre La Croisière et l'arrivée sur la 147.

Nous pensons donc qu'avec les 400 millions prévus, il faudrait prioritairement diminuer toutes les parties accidentogènes de deux routes, et pas seulement pour le confort hypothétique de Limoges. Et on est sûr d'une chose, c'est qu'une autoroute ne va pas du tout aider les Limougeauds, mais déplacer les activités sur le territoire. C'est-à-dire que les commerces de proximité entre Limoges et Poitiers vont fermer.

On ne peut pas prendre l'A20 comme élément de comparaison. D'une part, l'A20 est gratuite. Et il n'y a pas deux routes à maintenir en même temps dans le nord de la Haute-Vienne. Voilà. En résumé, on perd beaucoup de temps. Une concertation, c'est très bien, mais on sait que ce projet ne verra jamais le jour. Il faut maintenant penser rapidement à aménager la partie qui existe.

Jean Watrin : Monsieur Duzelier, souhaitez-vous répondre ?

Michel Duzelier : Oui, je voulais réagir à plusieurs points dans votre intervention, et plusieurs des interventions précédentes concernant les coûts. Je vais préciser un peu les choses. Pour le scénario autoroutier, le coût est d'un milliard d'euros. Ce scénario suppose que les opérations inscrites au CPER, que je vous ai présentées tout à l'heure, soient réalisées avant l'autoroute.

Les opérations du CPER sur la 147, c'est un peu moins de 400 millions. Ces opérations du CPER sont inscrites au contrat de plan Etat-Région. Les financements sont en place, contrairement à ce qui est dit parfois dans certaines réunions. Il y a eu l'an dernier ce qu'on appelle un avenant au contrat de plan Etat-Région qui a été prorogé jusqu'à 2022. Il y a eu un redéploiement pour consolider le financement des opérations qui étaient au stade des travaux. L'État finance au fur et à mesure de l'avancement les opérations.

Les quatre opérations avancent à un rythme soutenu : il y en a déjà deux qui commencent cette année, et une autre l'année prochaine. L'inscription au CPER, c'est quelque chose de fiable, de consolidé, et l'avenant a été signé l'an dernier au mois de mai par la préfète de région et le président du conseil régional.

S'agissant du financement de l'autoroute, on est encore très en amont des études. Aujourd'hui, ce qui est prévu sur la base des études réalisées, c'est que l'on ait 550 millions financés par le concessionnaire, et une subvention d'équilibre de 450 millions. Il n'est pas anormal, à ce stade, que le plan de financement ne soit pas acté.

Par contre, il faut, et par rapport à ce qui s'est passé pour la LGV, que le financement soit connu au niveau du dossier d'enquête publique, il est opportun qu'il y ait des lettres d'intention, des protocoles. Les cofinancements interviennent à ce moment-là. Ce qui n'était pas le cas sur la LGV, dont la DUP a été annulée. Les financements n'étaient pas stabilisés.

Enfin, la loi 3DS ne dit pas que demain, on va transférer toutes les routes nationales aux départements. Cette loi qui vient d'être votée à la fois par l'Assemblée nationale il y a deux jours et par le Sénat, donne la faculté aux départements et métropoles qui le souhaitent de reprendre en gestion des routes nationales. C'est dans ce sens-là que cela se passe. S'il y a plusieurs collectivités qui entrent en concurrence, il y a une négociation qui est menée sous l'autorité du préfet.

Pierre Massy : Monsieur Duzelier, est-ce qu'on peut préciser que la subvention d'équilibre n'est versée qu'une fois, et une fois pour toutes ?

Michel Duzelier : J'allais y venir, Monsieur Massy. Je disais donc qu'on a une subvention d'équilibre estimée à 450 millions d'euros, un péage à 13 centimes d'euros du kilomètre pour les véhicules légers et 20 centimes hors taxes pour les poids lourds. Dans l'hypothèse que le scénario autoroutier se fasse, en 2025-2026, on aura les appels d'offres pour sélectionner les candidats à la concession. C'est à ce moment-là que les candidats, dans leurs offres, proposeront des montants de péages et de subvention d'équilibre. Et la subvention d'équilibre, comme vient de le dire Monsieur Massy, est payée au moment de la construction par les cofinanceurs, c'est-à-dire l'Etat et les collectivités.

Ce que je veux dire par là, c'est que les concessionnaires peuvent très bien faire des tarifs préférentiels en dehors des abonnements. On a eu un atelier sur le sujet et je vous invite à revenir dans l'atelier de restitution sur l'économie. En fonction de la fréquence des trajets, il pourrait y avoir des tarifs préférentiels qui sont proposés. Au moment de l'appel d'offres, il y aura donc différents choix stratégiques qui pourront être faits par les concessionnaires.

Pierre Massy : Je veux répondre à Monsieur Pagès. L'autoroute A20, Monsieur Pagès, elle n'est pas gratuite. Elle est gratuite à l'utilisation, mais nous payons tous pour son entretien. Nous payons tous comme contribuables. Sur une autoroute à péage, nous sommes des

utilisateurs. Et je suis désolé, mais quand il faut refaire une autoroute, quand il faut la réaménager, rien n'est gratuit. Absolument rien.

Et quant à votre vision de notre territoire, vous vous félicitez, un certain nombre d'entre vous, que jamais le TGV ne soit venu à Limoges. Moi, je suis assez désolé que nous ne soyons pas reliés au réseau LGV européen. Jusqu'à quand va-t-on se féliciter de n'avoir jamais rien ? Le sujet de la réunion de ce soir, c'était de faire de la prospective et de parler de ce que l'on allait proposer aux générations futures. Pour le moment, on ne leur propose pas de LGV et on n'en proposera jamais. Nous sommes bien d'accord. Vous nous avez dit de manière assez péremptoire à propos de ce projet : cela ne se fera jamais !

Je vous fais remarquer que la région Aquitaine a payé une très grosse partie de la fameuse A65 dont vous parlez. Vous connaissez bien Rousset puisque vous avez siégé à ses côtés pendant de nombreuses années. Cela veut dire qu'une région, quand c'est l'Aquitaine et qu'elle est présidée par Rousset, peut tout à fait financer une autoroute. Évidemment, j'ai quand même la faiblesse de penser, mais il n'y a que moi qui le pense, que le sud de la Nouvelle-Aquitaine pourrait avoir un traitement un peu différent du nord de la Nouvelle-Aquitaine. C'est-à-dire que Limoges et Poitiers, ce n'est pas le plus important.

Et je voudrais rebondir sur les propos de Madame le maire de Poitiers que je trouve, pas condescendants, mais quasiment. À Poitiers, Madame le maire a cette magnifique ligne LGV à laquelle elle était certainement farouchement opposée. Je suis persuadé qu'elle l'utilise aujourd'hui tranquillement. Je suis tout aussi persuadé qu'elle utilise tranquillement pour aller à Bordeaux, à Paris ou à Nantes, le réseau autoroutier concédé. Vous allez me dire : elle n'est pas là, c'est facile de la mettre en accusation. Mais je serais très heureux de la rencontrer et d'avoir exactement la même conversation avec elle. C'est facile de demander aux autres de renoncer à tout quand on a tout chez soi. Mais ce n'est pas pour cela qu'on veut une autoroute ; on la veut pour le développement de notre territoire, pour le développement de nos entreprises, de nos entrepreneurs, et le bien-être de nos salariés car nous sommes aussi des patrons qui avons du cœur !

Jocelyne Normand : Bonsoir, Jocelyne Normand, vice-présidente de la Chambre d'agriculture de la Haute-Vienne. Je voulais juste faire quelques constats sur l'agriculture car il a été à plusieurs reprises question d'agriculture. Je voudrais rappeler qu'il y a de moins en moins d'agriculteurs dans le nord du département. C'est une réalité. C'est une réalité aussi qu'il y a de moins en moins de jeunes qui s'installent. C'est une certitude.

Je pense que cette autoroute pourrait faciliter l'installation de jeunes dans le département de la Haute-Vienne. Pour qu'il y ait installation de jeunes, il faut aussi pouvoir accueillir les conjoints. Et souvent, les conjoints travaillent loin. Cette autoroute permettrait de faire le lien entre Poitiers et Limoges.

Le monde agricole est en souffrance et cela ne date pas d'aujourd'hui. On est un des départements qui utilisent le moins de pesticides. Il y a des agriculteurs biologiques, des

agriculteurs conventionnels raisonnés, et on a besoin de mettre en avant nos produits régionaux et départementaux.

Je voudrais dire aussi que la Chambre d'agriculture accompagnera tous les agriculteurs qui le demanderont, notamment pour la compensation et les aménagements liés à cette autoroute.

Une étudiante : Bonsoir, je suis étudiante et je ne savais rien de ce projet avant de venir. Je ne fais qu'apprendre des choses depuis 16 heures. Mais ce que j'ai constaté, c'est que tout le monde parle de son point de vue. Tout le monde a une spécialité et c'est vraiment super intéressant. J'ai applaudi des personnes qui défendaient un point de vue et d'autres qui défendaient le point de vue inverse parce que je trouvais que ce qui était dit était pertinent. Le problème, c'est que l'on a des gens, du coup, qui défendent quelque chose. On n'a pas de construction.

On parlait de prospective et on a des personnes qui se sont emportées face à d'autres avec lesquelles elles étaient en désaccord. Et on a des gens qui se contredisent sur un même sujet, par exemple sur le réchauffement climatique. Ce n'est pas normal parce que le réchauffement climatique, il y a une réalité derrière. Il y a plusieurs points de vue, mais il y a une réalité du réchauffement climatique et je pense que c'est important de faire une étude qui soit globale. On ne peut pas penser un projet en défendant un point de vue. On ne peut pas penser un projet si l'on a des personnes qui sont peut-être expertes d'un sujet, mais qui n'écoutent pas ce que les autres ont à dire et ne l'intègrent pas dans leur réflexion.

J'ai appris des choses, j'essaie de me construire mon avis. Mais je pense qu'on ne peut pas se permettre de dire à quelqu'un qu'il a tort, on ne peut pas attaquer les gens sans voir qu'il y a du bon dans ce qu'ils disent et sans l'intégrer à la réflexion. Un projet, c'est quelque chose de global. Cela prend tout en compte, et j'espère que dans la réalisation du projet, les différents avis seront pris en compte. Parce qu'il y a dans ce qui a été dit ce soir beaucoup de choses intéressantes, beaucoup de choses qui se valent et qui font un tout. On peut défendre un point de vue, mais on peut aussi le revoir pour faire toujours mieux.

Marcel Bayle : En réalité, la synthèse qui est indispensable, vous avez tout à fait raison, elle sera faite par les garants. Si vous voulez un élément de comparaison avec l'affaire de la LGV, on avait pondu un petit bouquin en forme de synthèse, peut-être pas sur tous les aspects, mais sur les aspects principaux. Si vous le souhaitez, c'est gratuit, il m'en reste une dizaine, notamment pour les étudiants.

Pierre Venteau : Bonsoir, Pierre Venteau, député de la Haute-Vienne. Je voulais revenir sur un point qui me préoccupe depuis le début de ce débat, c'est qu'on a beaucoup parlé du projet, mais on a peu parlé de perspectives et de mobilité pour les territoires. Je crois qu'elles s'inscrivent ces perspectives et ces mobilités aussi dans des politiques publiques qui aujourd'hui sont écrites.

Quand j'entends parler depuis tout à l'heure de questions de carburants, je suis un peu effaré. La fin de la vente des véhicules thermiques en France, c'est 2035. Quand je regarde les perspectives qui sont tracées pour une neutralité carbone de notre pays en 2050, je vois la question de la transition énergétique. Là aussi, on est sur des politiques publiques qui sont en train de se dessiner. Et je me dis que ce projet d'aménagement entre Limoges et Poitiers, il ne peut pas faire fi de tout cela. Il ne peut pas faire fi de cette évolution.

La question qui se pose pour moi, et j'aurais voulu qu'on puisse l'aborder ce soir, c'est que quand on oppose sur le même tracé finalement le rail, qui lui aussi a un coût, à la route, on oublie sur la partie routière de prendre en compte les perspectives nouvelles ouvertes par l'hydrogène et l'électrification des véhicules. On ne se déplacera certainement pas de la même façon à l'avenir, et si l'autosolisme est un problème, en tout cas sur les grands trajets, je ne crois pas en revanche à la fin du véhicule individuel dans les territoires ruraux. C'est un non-sens. Cela n'arrivera pas.

Cela aurait été bien qu'on puisse aborder ces sujets-là. Il y a en tout cas des questions qui peuvent être mises sur la table : est-ce qu'on met 220 millions d'euros sur une ligne TER entre Limoges et Poitiers, ou est-ce qu'on privilégie des bus à très haut niveau de service à hydrogène, parce qu'en 2035, c'est cela qui va rouler, plutôt que des motrices diesel ?

Je veux rebondir sur un dernier point et je ne serai pas plus long. Il a beaucoup été question de foncier agricole et de souveraineté alimentaire. Là aussi, les politiques publiques ont un sens. Nul ici ne peut méconnaître le fait que la question alimentaire est tracée à l'échelle européenne, autour d'un projet qui s'appelle Farm to Fork, qui vient d'être adopté par la Commission. Ce projet, s'il va au bout, c'est grosso modo une perte de souveraineté alimentaire, c'est-à-dire de production agricole, de production alimentaire, de 15 à 25%. Si vous écoutez les Américains, ils vous diront 25, si vous écoutez la Commission, elle vous dira 20, et une université néerlandaise vous dira 15.

Ce n'est pas lié à la consommation du foncier. Ce n'est pas lié du tout à l'artificialisation. C'est lié au fait qu'on va couper des moyens de production aux agriculteurs. C'est que plus de pesticides du tout, cela veut dire moins de production. L'impossibilité d'accès à l'eau, c'est plus de production. L'impossibilité d'un certain nombre de solutions techniques, c'est l'impossibilité de production. C'est ça la réalité des choses. Donc, il ne faut pas qu'on se trompe de débat. Il y a une nécessité de préservation du foncier. Les 800 hectares ou les 750 hectares impactés, c'est un sujet. Il y a des questions de compensation, mais il faut arrêter de se payer de mots. Ce n'est pas ça qui va changer la souveraineté alimentaire, ni des territoires, ni de la nation.

Marcel Bayle : Sur les véhicules de demain, je vous rejoins tout à fait. Oui, il y aura une interdiction des véhicules thermiques, mais ils seront remplacés par autre chose. Et dites-vous bien que le prix de l'énergie, ce n'est pas seulement du carburant, c'est de l'énergie qui va se reporter sur la fabrication de ces nouveaux véhicules. Je rejoins tout à fait ce que disait Monsieur Luc Bonhomme : personne ne peut savoir exactement ce qui aura lieu demain. Mais ce qui est sûr, c'est qu'il faut changer. Je crois qu'on va vers des véhicules légers. On ne privera

pas tout un chacun en zone rurale de son véhicule individuel, mais il faudra que ce véhicule individuel consomme beaucoup moins.

Sébastien Ibarrart : Bonjour, Sébastien Ibarrart. Je suis urbaniste, membre du collectif BSP qui est un think tank qui travaille sur les mobilités sur le territoire du Limousin, et qui porte, entre autres, le projet de TramTrain Limousin. Il y a une question sur laquelle j'aimerais revenir : celle des effets économiques qu'apporterait une infrastructure sur un territoire. Je vous ai fait une petite liste dans la littérature que j'avais à ma disposition.

Jean-Marc Offner, en 1993, a publié un article intitulé Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique. Il a fait un deuxième papier vingt ans après sur le même thème. On a Jean Varlet, sur l'A71. Jane Jacobs, avec Déclin et survie des grandes villes en Amérique. On a un rapport de la Cour des comptes. Des préconisations de l'ADEME pour la Stratégie nationale bas carbone. On a l'Institut Paris Région qui a publié des choses... Bref, tout un ensemble de connaissances scientifiques qui montrent qu'il n'y a pas d'effet direct entre la construction d'une infrastructure et le développement économique. La seule certitude qu'on a, c'est que l'infrastructure conforte les tendances économiques à l'œuvre sur un territoire.

Typiquement, avec l'autoroute Langon-Pau, territoire que je connais bien puisque j'en suis originaire, le développement économique s'est surtout concentré sur la côte où il y a eu un appel d'air parce que le territoire était déjà attractif. Mais le long de cette autoroute, il n'y a pas eu beaucoup d'activités qui ont été générées. Il y a même eu des habitants qui ont été perdus, malheureusement. Cette autoroute a donc peut-être un sens géographique, mais elle n'a pas eu d'effet moteur pour l'économie.

Et enfin, dernière chose parce que le thème de ce soir, c'était la prospective, j'aimerais m'essayer à l'exercice. Je vais avoir trente ans et je m'interroge. Avec l'avenir que l'on prévoit avec le changement climatique, si on ne réduit pas nos émissions, on est sûr qu'on ne pourra pas maintenir notre mode de vie. On sait déjà pertinemment qu'il va falloir qu'on change. Est-ce qu'il y aura encore des voitures dans dix ans ? Je ne sais pas. Je me pose la question. Est-ce qu'on aura assez de minerais pour les produire ? Je ne sais pas. Est-ce qu'on sera toujours en mesure de produire des engrais et maintenir notre agriculture ? Je ne sais pas. Cela fait beaucoup de questions et je m'interroge : est-ce que c'est toujours pertinent de se dire que demain, on va se déplacer en voiture ?

Et donc, pour poursuivre cet exercice de prospective, j'aimerais vous raconter ma sortie idéale de cette faculté. On sortirait de cet amphi, on prendrait le transport en commun qui serait juste devant la fac, et pas en traversant cette voie où il n'y a même pas de passage piéton pour aller rejoindre l'arrêt de transports collectifs. Je le prendrai tout simplement avec mon téléphone. Ce même téléphone qui me permettrait peut-être de prendre facilement avec le même abonnement un train qui me permettrait de rejoindre ma maison à la campagne. Assez facilement, je pourrais prendre une petite voiturette à une ou deux places, parce qu'il y aura un certain nombre d'autres mobilités, de type mobilité intermédiaire, qui seront développées sur le territoire.

C'est peut-être plus un avenir comme ça, en fait, qui me fait rêver. Et c'est peut-être aussi la raison pour laquelle j'ai choisi Limoges : parce que justement, on était un peu en dehors de ces grands mouvements et qu'il y avait encore un potentiel de transformation possible. Alors, il y a peut-être le train, mais je ne pense pas que la solution, ce soit que la route, que le train, que les mobilités intermédiaires. Mais c'est vraiment la complémentarité et la mise en cohérence de tout ça. Et aujourd'hui, on se rend bien compte que l'on en est loin. Les modes de transport ne sont pas mis en commun. Est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir pour le Limousin, et peut-être même plus largement, au moins une tarification unique qui permettrait de nous changer la vie, jeunes habitants de ce territoire ?

Pierre Massy : Certainement, Monsieur, nous vivons dans dix ans, dans quinze ans, dans vingt ans, de manière différente. Certainement, nous aurons des véhicules différents. Certainement, nous n'utiliserons plus les mêmes énergies. Bien malin celui qui peut nous dire ce que nous vivons dans dix ans. Bien malin celui qui il y a deux ans et demi nous aurait dit qu'on allait connaître ces deux années de Covid, qui ont quand même sensiblement modifié nos modes de vie.

Pour autant, je parle sous le contrôle de Monsieur Duzelier, le transport, le transport de marchandises en particulier, selon les études prospectives faites par les services de l'État, devrait progresser de 1 à 1,5% par an. Cela veut dire qu'on n'est pas encore tout à fait dans un monde sans camions. Les camions rouleront peut-être différemment, mais continueront à rouler.

Je le disais tout à l'heure à propos des achats sur Amazon et des achats en Chine. Je ne suis pas un grand consommateur de produits fabriqués en Chine, mais tous autant que nous sommes, nous avons des ordinateurs, plein de choses qui arrivent directement de Chine. Moi, Monsieur, je ne travaille pas à la fac. J'ai d'autres besoins. Les gens qui sont là, dans nos communes rurales, les gens ont des besoins différents. On ne peut pas vouloir pour tout le monde les mêmes modes.

Ce soir, nous parlions de l'autoroute A147 pour relier les deux villes que sont Poitiers et Limoges, mais à l'échelle de la France, à l'échelle de l'Europe, ces deux villes ne sont que deux points par lesquels passe cette route. Les entreprises dont je parle ne travaillent pas exclusivement entre Limoges et Poitiers. Les marchandises vont bien au-delà et viennent de bien au-delà.

Michel Duzelier : On a beaucoup parlé de la loi Climat et Résilience, de la Stratégie nationale bas carbone... Je voudrais dire que toutes ces lois s'imposent plus que jamais à nous, maître d'ouvrage. La DREAL, son ministère de tutelle, c'est le ministère de la Transition écologique. Pour autant, ces lois n'empêchent pas la réalisation de projets d'infrastructures. Et dans tous les cas, si le scénario autoroutier devait se poursuivre, il ne se réalisera que si l'on a l'autorisation environnementale.

François Vincent : Bonsoir, François Vincent. Je suis conseiller régional du territoire de Limoges pour la Nouvelle-Aquitaine. Alors, je ne voudrais pas réagir sur un mode politique, mais déjà vous féliciter de l'organisation parce que je pense que ce sont des débats publics qui nous enrichissent, au-delà de la question dont nous avons débattu ce soir.

Je voudrais aussi rectifier deux ou trois choses par rapport à ce qui a été dit de la position de la Région. Je suis convaincu que cette réflexion, il faut bien entendu qu'elle dépasse un tout petit peu la 147 et parler, parce que c'est au-dessus de nos têtes depuis de longues années, de l'enclavement de Limoges. On a fait référence à la Région et au président Rousset. Je pense que s'il y a quelque chose qui l'anime et quelque chose qui nous anime, c'est la nécessité de désenclaver la deuxième ville de Nouvelle-Aquitaine, que ce soit par la route ou par le rail. Tous les projets, en tout cas, qui ont été proposés et qui seront proposés, seront vus au regard de cette volonté impérieuse de sortir Limoges de cet enclavement.

J'entendais tout à l'heure des personnes qui parlaient uniquement de routes et de développement économique. Mais grand Dieu ! Il y a aussi toute l'intelligence de notre territoire. Limoges est riche de son université, Limoges est riche de ses chercheurs. Et je peux vous promettre que la mobilité, c'est la liberté, la liberté dans nos recherches. Je dis bien : dans nos recherches. Le temps d'échanges que vous pouvez avoir entre les Poitevins, les Limougeaud et les Bordelais, pour avoir été président de la Commission de l'enseignement supérieur et de la recherche de la région, je peux vous dire que c'est un frein. Et encore plus quand les gens viennent de Lyon ou de Strasbourg.

Alors, je ne sais pas mon cher Pierre, si la genèse du projet est issue uniquement de ton cerveau ou de celui d'Alain Rousset. Je ne sais pas si cela s'est débattu sur un coin de table, comme tu le dis. En tout cas, depuis 2016, le sujet a été évoqué avec le président. Bien entendu, la démarche vers laquelle tu es allé, je tiens à le dire publiquement, cette dynamique que tu as pu mettre en place, n'est pas en opposition avec le projet d'aménagement à deux fois deux voies de la 147. De toute façon, cela ne marchera pas autrement. Comme Monsieur Bayle l'a dit, l'aménagement, évalué à un milliard, va s'ajouter aux 450 millions d'euros prévus entre les dépassements à Lussac, le contournement de Bellac, l'entrée sur Poitiers et la sortie de Limoges.

Ce que je voulais dire aussi, pour ne pas froisser mon ami Jean-Louis Pagès, je ne sais pas si tu as entendu la même chose que moi lundi dernier à la plénière de la région, mais on soutient ce projet autoroutier, comme on soutient l'aménagement à deux fois deux voies de la 147. Mais nous serons à la région très attentifs à son financement. Et il faut aussi que l'État soit fidèle à son engagement.

Quand j'ai été élu en 2015, il y avait déjà au CPER pour 2015-2020 la déviation de Lussac, et on avait évoqué le contournement de Bellac. Rien ne s'est fait en cinq ans. Pour la 147, on parle d'un milliard : 550 millions pour le concessionnaire, 450 millions d'euros pour l'État et les collectivités. Mais seulement un tiers pour l'État : 150 millions. Et donc 300 millions par les collectivités. Là, pour le coup, je peux vous dire qu'Alain Rousset n'est pas tout à fait d'accord. Il l'a même écrit à la préfète de région. Sur le montage financier, les choses ne sont donc pas encore bien définies.

Pour terminer, je pense qu'il faut aussi qu'on s'occupe de nous. Au-delà de cette réunion de ce soir, pensons aussi à la sortie de Limoges. Au nord-est, il y a 6 km et demi qui nous attendent. La région est présente. C'est plus de 50 millions d'euros que nous sommes prêts à mettre dans ce projet.

Frédéric Richard : Bonjour, Frédéric Richard, enseignant-chercheur, géographe et collègue de Christophe Beaurain dans cet établissement. Je voulais rebondir sur l'intervention de notre étudiante. Je me dis d'abord qu'elle a l'air d'avoir été très bien formée dans ces murs. Et deuxième chose, je m'interroge beaucoup sur la composition de l'assemblée, même si on y prend beaucoup de plaisir. Il s'agit, puisque le thème de la soirée, c'est la prospective, de parler de l'avenir du territoire et surtout, au-delà du territoire, des populations humaines et non humaines auxquelles Christophe a fait référence dans son introduction.

Ce qui me frappe, c'est l'âge moyen de l'assemblée. Alors, je sais bien que les premiers responsables sont ceux qui ne sont pas présents, mais toujours est-il qu'il me paraît difficile de ne pas prendre en considération les modalités de sollicitation des avis de ceux qui ne viennent pas les exprimer ici. En fait, ça pose la question de la démocratie à laquelle Christophe a également fait référence dans son introduction. Je sais qu'il y a plusieurs formes de démocratie.

Par ailleurs, les urgences climatiques et plus généralement environnementales dont on a tous conscience, ont assez peu fait l'objet de réponses de la part de ceux qui sont plutôt favorables projet. De la même façon, les arguments en faveur de l'emploi, du développement, de l'activité, ont été peu discutés par ceux qui défendent plutôt les priorités environnementales. Et l'idée d'une approche constructive et consensuelle, on l'a assez peu rencontrée ce soir.

Pierre Massy : Si je peux me permettre de répondre, on est à l'université tout de même. Les jeunes étaient dans les couloirs ; rien ne les empêche de venir.

Jean Watrin : J'allais évoquer justement toute la communication qui a été faite, et comme je l'ai dit en début de réunion, à Limoges, nous n'avons certes pas une majorité d'étudiants dans la salle, mais quand même un nombre significatif. Ce n'était pas le cas à Poitiers. Monsieur, juste une brève intervention avant que Monsieur Vazelle conclue cette réunion.

Vincent Laroche : Pour reprendre la question de Monsieur Richard, je me pose vraiment la question de l'effet bénéfique d'une autoroute sur l'emploi agricole. Ce qu'on sait déjà, c'est qu'à l'échelle de la Haute-Vienne, on a perdu 1200 exploitations entre 2010 et 2020. On sait que sur le Haut-Limousin, 50% des éleveurs ovins partiront à la retraite d'ici cinq ans, ou pourront prétendre partir à la retraite. Ils détiennent 80% du cheptel ovin. Et l'autoroute n'arriverait pas avant 2030. Cela ne peut donc pas être une réponse à la problématique de l'emploi agricole. En fait, l'hémorragie, elle a déjà lieu et ce sera trop tard, même si on admet l'hypothèse que l'autoroute serait la solution.

Jean Watrin : Nous allons demander au garant, Monsieur Vazelle, de conclure cette réunion.

Jean-Daniel Vazelle : J'ai deux choses à dire. J'ai entendu que peut-être, on perdait notre temps ici à faire de la concertation. Je rappelle que le débat public, c'est une demande sociale et qu'il est important de pouvoir le faire. Alors, c'est vrai, tout le monde ne s'y intéresse pas. C'est vraiment dommage parce que le décideur pourrait continuer à faire comme il le faisait il y a quelques dizaines d'années : discuter avec les techniciens, avec les scientifiques, avec les sachants. Et puis décider. Aujourd'hui, on lui demande de faire différemment. On lui demande de décider après avoir écouté la totalité de la société. Alors, c'est très complexe. C'est pour cela que l'on essaye de bâtir des dispositifs qui permettent d'être le plus possible à l'écoute. Mais c'est vrai, on voit dans la majorité de nos concertations des gens qui ont un peu plus de 50, 55 ans.

Alors, comment faire ? Eh bien peut-être, comme on l'a fait ici, en venant à l'université pour essayer d'avoir des jeunes. On ne peut pas les traîner. Mais avant ce débat, entre 11 heures et 15 heures, des gens sont allés à leur rencontre pour recueillir leur avis. Alors, ce n'est pas parfait mais c'est déjà ça.

La concertation, je rappelle qu'elle est là pour essayer d'éclairer le décideur, pour qu'il prenne la meilleure décision. Donc, tout ce que vous avez pu apporter comme arguments, bien sûr, on les mettra dans notre bilan. À partir de ces éléments, le décideur pourra abandonner le projet ou le faire évoluer. Donc, j'ai envie de dire, on ne perd pas notre temps quand on débat comme vous l'avez fait ce soir.

Je voulais également vous remercier parce que même s'il y a eu parfois des échanges passionnés, vous vous êtes écoutés et c'est ce que nous attendions.

On n'est peut-être pas allé aussi loin qu'on aurait pu l'espérer en termes de prospective. Mais la concertation n'est pas terminée. On est dans la concertation préalable. Après, le décideur devra informer de ses intentions, et la concertation se poursuivra sur la base des orientations qu'il aura données, cela jusqu'à l'enquête publique. L'enquête publique, c'est un projet formalisé pour que la société s'exprime et qu'il y ait ensuite une décision qui soit prise. Ce n'est donc pas terminé.

Je pense qu'avec vos contributions, vos arguments, on pourra fournir au décideur un grand nombre d'informations. Il lui reviendra ensuite de dire comment il les prend en compte, ce qu'il en fait. Et si le projet est maintenu, et bien il continuera. Mais on a bien noté tout ce que vous avez dit.

Merci beaucoup de votre contribution.