



Concertation préalable du public

Compte-rendu de la réunion de partage « Agriculture, ruralité et environnement »

Mardi 1^{er} mars 2022 – Nieuil l'Espoir



90 personnes environ étaient présentes à Nieuil l'Espoir le 1^{er} mars 2022, pour la première réunion de partage de la concertation préalable sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges. En présence des garants Kasia Czora et Jean-Daniel Vazelle, les participants ont écouté les exposés de l'État et débattu pendant 3 heures, autour des thèmes de l'agriculture, la ruralité et l'environnement.

Au cours de cette réunion, la DREAL de Nouvelle-Aquitaine était représentée par Michel Duzelier et Philippe Landais. La réunion était simultanément diffusée sur l'application Zoom et sur Youtube, ce qui permettait une participation du public à distance.

Introduction de la réunion

Kasia Czora, garante de la concertation : Bonsoir à toutes et à tous. Bienvenue à cette première des deux réunions publiques de partage.

Dans quel cadre s'inscrit la réunion de ce soir et dans quel cadre s'inscrit la réunion de demain ? Il y a déjà eu un certain nombre de temps publics qui ont été proposés dans le cadre de cette concertation, notamment cinq ateliers thématiques. L'objectif de ces réunions, et principalement des ateliers, était de vous donner la parole, de vous laisser contribuer, de vous laisser vous exprimer sur le projet et formuler des propositions.

Au-delà de ces temps publics en présentiel, sur le site internet de la concertation, il y a une rubrique participative. On a déjà eu presque 2 000 questions, avis, contributions. Et sur la base de cette matière recueillie à la fois dans le cadre de ces réunions publiques, et sur la base des contributions ou questions formulées sur le site internet, le maître d'ouvrage présentera ce soir ce qu'il a retenu.

La réunion de ce soir, et celle de demain également, sont donc un tout petit peu particulières, dans la mesure où le temps de parole attribué au maître d'ouvrage est un peu plus long pour qu'il puisse expliquer, présenter ce qu'il a à dire, suite à ces huit temps publics qui ont déjà eu lieu. Mais ensuite, bien évidemment, un temps important sera consacré aux échanges. Donc n'hésitez pas, soit ce soir, soit après cette réunion par email ou sur le site Internet, à nous faire part de vos observations, de vos questions complémentaires si elles persistent, ou de vos avis sur le projet. Je vous souhaite une bonne réunion.

Jean Veyrat, animateur de la réunion : Merci beaucoup. Alors, comment va se dérouler cette réunion ? De manière assez simple. Il va d'abord y avoir un temps d'exposé, et ensuite un temps de questions/réponses. Jusqu'ici, rien de rien de très original. La particularité, c'est que, comme l'a expliqué Madame Czora, il y a eu beaucoup de questions qui ont été posées depuis le début de la concertation, parfois des questions très pointues auxquelles il n'était pas possible de répondre en direct. Et donc, pour les deux réunions de ce soir et demain, l'État a voulu vous répondre, pas seulement par la voix de Monsieur Duzelier et Monsieur Landais, qui se sont déjà largement exprimés, mais aussi en mobilisant les ressources de l'État : les ressources internes, c'est-à-dire les différents services de l'État, et les ressources externes, c'est-à-dire les bureaux d'études qui ont travaillé sur les différents aspects du projet.

Comment est-ce que cela va se passer ? Il y a cinq grandes questions qui seront abordées ce soir. Elles ont été définies, sur les thèmes agriculture, ruralité et environnement, en lien avec la DREAL et les garants de la concertation. Chaque thème sera introduit par Monsieur Duzelier, directeur du projet, qui expliquera ce que l'on a entendu, ce que l'on a lu depuis le début de la concertation. Et ensuite, il y aura un exposé de présentation.

Le premier exposé devra répondre à la question : quel est l'impact des scénarios en termes de consommation d'espace ? Il vous sera présenté par Benjamin Bondil, du bureau d'études Segic, et Nicolas Legrand, du bureau d'études Biotope.

Le second exposé portera sur les nouvelles politiques nationales et les règles sur l'artificialisation des sols, avec la loi Climat et Résilience. Il vous sera présenté par Jennifer Gachelin, de la DREAL Nouvelle Aquitaine, qui interviendra à distance via l'application Zoom.

Le troisième exposé devra répondre à cette question : quels résultats observe-t-on après la mise en œuvre de mesures compensatoires ? Nous aurons un retour d'expérience sur le projet de LGV Tours-Bordeaux, qui sera présenté par Alain Vérot, du service patrimoine naturel de la DREAL de Nouvelle-Aquitaine.

Nous aurons ensuite un quatrième exposé sur le bilan des gaz à effet de serre des différents scénarios. Cette question a été posée à de nombreuses reprises, notamment lors de l'atelier environnement. Nous aurons une présentation, là aussi à distance, par Olivier Carles, du bureau d'études Objectif Carbone.

Enfin, nous aurons un cinquième et dernier exposé sur la question des outils pour redynamiser la ruralité. C'est un sujet qui porte à la fois sur la ruralité et sur l'économie. L'exposé vous sera présenté par Fabrice Pagnucco, de la direction départementale des territoires de la Vienne, en sa qualité de chef du service Habitat, Urbanisme et Territoires.

À la suite ces cinq présentations, vous pourrez poser des questions, réagir, donner votre avis. Nous pouvons tout de suite passer au premier exposé.

Exposés

Michel Duzelier, directeur du projet : Bonsoir. Comme l'a dit Jean Veyrat, pour chacun des thèmes, il y a une première diapo qui vous présente la synthèse des questions posées lors des réunions publiques.

Sur ce premier thème, l'impact des scénarios en termes de consommation d'espace, vous avez demandé des précisions concernant la nature et l'étendue des surfaces impactées. Les avis sur les surfaces divergeaient. Certains d'entre vous ont fait le constat que finalement, un projet autoroutier à deux fois deux voies était impactant pour les espaces agricoles et naturels en évitant les zones habitées. D'autres se sont interrogés sur l'impact pour les bocages et les zones humides, nombreuses en Haute-Vienne. L'objectif, ici, est de préciser comment était approché l'état initial, en particulier en ce qui concerne les surfaces agricoles, forestières et humides.

Pour chaque thème, une fiche thématique a été mise en ligne sur le site de la concertation. Pour ce thème, en l'occurrence, il s'agit de la fiche "consommation d'espace", que vous pourrez consulter. Je passe la parole à Benjamin Bondil.

Benjamin Bondil : Bonjour, Benjamin Bondil. Avec le bureau d'études Segic, on a réalisé les études environnementales sur ce projet avec plusieurs prestataires, dont Nicolas Legrand, ici présent, du bureau d'études Biotope spécialisé dans les milieux naturels.

En termes de méthodologie, on a d'abord réalisé un diagnostic sur tout le territoire, donc sur la portion de la 147 qui était concernée, soit près de 100 kilomètres, en mettant une bande de 2

kilomètres et demi de part et d'autre. On a donc une grande zone d'étude, et on a réalisé un diagnostic basé principalement sur la bibliographie. Pour le sujet qui nous concerne, la consommation d'espace, c'est le volet "occupation des sols" de ce diagnostic qui a été étudié. On a créé quatre catégories qui vous sont présentées ici : les milieux naturels, les milieux agricoles et les milieux urbanisés (milieux urbanisés qui regroupent aussi bien les activités que les habitations, ou encore les voiries, et les milieux aquatiques : les cours d'eau potentiellement traversés et les étangs, notamment).

Aujourd'hui, le secteur agricole est majoritaire dans la zone d'étude. Il représente à peu près les deux tiers de la surface totale de notre zone d'étude élargie. À la suite de ce diagnostic, on a recensé l'ensemble des enjeux, on les a localisés, et ensuite on les a hiérarchisés. Le but de la hiérarchisation, c'était de mettre en œuvre une première démarche d'évitement, principalement sur les enjeux qu'on a classés comme forts et très forts. Pour les milieux naturels, ce sont en général des sites Natura 2000, protégés aujourd'hui, qui concentrent les enjeux. Et pour le sujet qui nous intéresse, en termes d'occupation des sols, c'étaient les milieux urbanisés : bâti et activités, en essayant d'éviter au maximum ces zones à enjeux.

Sur la carte, où ces enjeux sont localisés, on a déterminé des fuseaux de passage potentiels. Nos équipes techniques ont travaillé pour imaginer un fuseau routier et autoroutier qui soit réaliste. Conforme, autrement dit, aux règles routières, notamment en termes d'emprise. Donc, une fois que ces tracés potentiels "de moindre impact" (on les appelle ainsi parce qu'ils évitent les principaux enjeux), une fois que ces tracés potentiels ont été arrêtés, on les a calés sur la couche d'occupation des sols.

Ce qu'on appelle fourchette basse, c'est l'emprise de la voirie. Cela a été localisé, calé sur la couche cartographique, comme je vous l'ai précisé. Et cela donne donc la valeur la plus basse (par exemple, 30 hectares pour les milieux naturels, pour le scénario alternatif hors CPER). Cela donne donc la valeur la plus basse. La fourchette haute, c'est cette même surface, à laquelle est ajouté un ratio supplémentaire d'environ 50% pour ce qu'on appelle les aménagements connexes, qui seront nécessaires, mais qui ne sont pas aujourd'hui forcément localisés. Ce sont les rétablissements routiers, les aires de service, les échangeurs.

Cela nous permet d'imaginer pour le projet alternatif et le projet autoroutier un ordre de grandeur des surfaces impactées par type de milieu. Il s'avère que les milieux principalement impactés seront les milieux agricoles pour à peu près les trois quarts des surfaces. Pour le scénario de référence, on n'a pas de fourchette, tout simplement parce qu'on est allé chercher les données des études en cours, qui sont sur des niveaux de définition plus avancés que le travail qu'on vous présente aujourd'hui. Et donc, cela permet d'affiner l'impact pressenti sur les types de milieux.

Si on peut ressortir deux informations principales, c'est qu'on a à peu près un facteur de deux en termes d'impact entre le scénario alternatif, hors CPER, et le scénario autoroutier. Cela signifie que l'autoroute impacterait deux fois plus d'espace. Cela vient du fait principalement qu'on a des linéaires de deux fois deux voies qui sont quasiment doublés (70 kilomètres pour l'autoroute, et 35 pour le scénario alternatif).

L'autre information qui se dégage, c'est que si demain on fait une autoroute, on prend les emprises de l'autoroute, auxquelles on ajoutera les opérations CPER, et on aura un peu plus de

800 hectares qui seront concernés. Voilà ce que l'on peut dire de l'impact pressenti sur la consommation d'espace.

Je vous ai parlé tout à l'heure de la démarche d'évitement, qui est mise en place dès ce stade des études. Il s'agit de la démarche ERC ("éviter, réduire, compenser"). D'abord, on essaye d'éviter. C'est ce que je vous ai présenté. Après, on essaye de réduire l'impact. Cela inclut notamment la gestion des eaux pluviales, aussi bien en phase de chantier qu'en phase d'exploitation, à la fois d'un point de vue quantitatif et qualitatif : on va recueillir ces eaux pour éviter qu'elles ruissellent et qu'elles entraînent un risque en aval, mais on va éviter également que ces eaux captent des pollutions et qu'elles les diffusent, dans les cours d'eau notamment.

Enfin, il y a ce qu'on appelle des mesures de compensation. C'est-à-dire que même si on met en place des mesures d'évitement, même si on met en place des mesures de réduction, un impact résiduel est attendu. Et dans ce cas, on mettra en œuvre des mesures de compensation. Ce sera par exemple des écrans acoustiques pour le volet cadre de vie, ou l'acquisition de terrains pour recréer des milieux d'intérêt écologique. En ce qui nous concerne, sur la consommation d'espaces, on a pris les milieux naturels correspondant aux forêts qui vous ont été présentées auparavant. On a pris les milieux ouverts et semi-ouverts qui correspondent aux milieux agricoles, mais sur lesquels on peut avoir des enjeux écologiques, liés notamment aux oiseaux.

Le dernier enjeu, ce sont les zones humides. Cet enjeu se superpose aux enjeux liés aux eaux, aux forêts ou aux prairies, et on applique un ratio à peu près de deux sur les surfaces impactées. Cela nous permet de définir des surfaces de compensation qui vous sont présentées ici. Ce travail, il est utile pour se prononcer sur l'opportunité du projet, parce qu'on mesure le coût financier de ces mesures de compensation, en termes d'acquisition de foncier et de gestion à long terme, cela sur plusieurs dizaines d'années. Ce coût vient s'ajouter aux autres coûts et contribue donc au bilan socio-économique qui permet de justifier ou non l'opportunité du projet.

Jean Veyrat : Merci. Nous allons passer au deuxième exposé.

Michel Duzelier : Ce thème pose finalement la question de la compatibilité du projet avec les engagements de l'État en matière de lutte contre le réchauffement climatique. La France a pris ces dernières années des engagements en matière d'environnement, en matière de lutte contre l'artificialisation des sols, avec notamment la loi Climat et Résilience promulguée à l'été dernier. Il a été relevé au cours des réunions publiques que le projet aura pour effet d'artificialiser les sols, consommant ainsi des terres agricoles. Et plus le projet est important, plus il artificialise. Enfin, malgré les mesures compensatoires que Benjamin vous a décrites, il a été dit que les surfaces ainsi consommées seront perdues, alors même que l'urbanisation par les collectivités locales est de plus en plus strictement encadrée : certains élus ont fait part de cette difficulté rencontrée pour développer leur territoire. Je donne la parole à ma collègue, Madame Gachelin.

Madame Gâchelin: Bonjour, Jennifer Gâchelin, je suis cheffe de service adjointe à la DREAL Nouvelle-Aquitaine et je vais vous présenter la réglementation sur l'artificialisation des sols, qui a évolué en août dernier avec la promulgation de la loi Climat et Résilience.

Cette loi Climat et Résilience a été codifiée dans le Code de l'urbanisme, dans le chapitre 3. Et effectivement, les dispositions législatives sont très nourries. La sobriété foncière est un enjeu de longue date, particulièrement pour la planification et l'urbanisme, et la loi Climat et Résilience constitue une étape très importante dans la prise en compte de cet enjeu. Tout au long de la présentation, je ferai référence à des décrets qui sont fortement attendus pour l'application de la loi Climat et Résilience.

Alors, quelles sont les obligations, concernant la réduction de l'artificialisation des sols ? La loi fixe, conformément aux ambitions européennes, l'objectif en 2050 d'atteindre l'absence de tout artificialisation nette des sols, ce qu'on appelle le "zéro artificialisation nette", le ZAN. Avec une première étape à la fin de la prochaine décennie de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ce qu'on appelle les espaces NAF). Il s'agit d'une déclinaison des objectifs de manière différenciée, territorialisée, puisque ces objectifs ont vocation à s'appliquer et à être intégrés à l'échelle des documents de planification et d'urbanisme. J'y reviendrai tout à l'heure.

La loi fixe les déterminants de l'atteinte du ZAN par une conjugaison de plusieurs enjeux, parmi lesquels la maîtrise de l'étalement urbain, le renouvellement urbain, et aussi des déterminants qualitatifs tenant à la qualité urbaine ou à la renaturation des sols artificialisés.

Sur la diapo suivante, vous trouvez une série de dispositions relatives à la définition du phénomène d'artificialisation et de son observation. S'agissant des définitions, je vous les ai recopiées. L'artificialisation est définie comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage. La consommation d'espaces NAF, elle, est entendue comme la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur un territoire. Ce qui signifie qu'au sein des documents de planification et d'urbanisme, on considère comme artificialisée une surface dont les sols sont imperméabilisés en raison d'un bâti ou d'un revêtement soit stabilisé, compacté, soit constitué de matériaux composites. Et du coup, les surfaces non artificialisées sont naturelles, nues, couvertes d'eau ou végétalisées, constituant un habitat naturel ou utilisé à usage de culture.

Enfin, vous pouvez lire à la diapo suivante que l'artificialisation nette est, sur un périmètre et sur une période donnée, le solde de l'artificialisation et de la renaturation. Partant de cela, on voit à la diapositive suivante que la loi articule le processus d'artificialisation, qui est basé comme je l'ai dit tout à l'heure sur l'atteinte durable aux fonctionnalités écologiques et aux potentialités agronomiques des sols (dont l'appréciation doit être analysée non pas à l'échelle des documents de planification, mais dans le cadre des études d'incidences et des études d'impact des projets). Et la loi précise la mesure de ce zéro artificialisation nette, qui est un bilan surfacique, c'est-à-dire un calcul apprécié cette fois non pas à l'échelle du projet, mais à l'échelle du document de planification et d'urbanisme. Ce calcul est déterminé comme le solde entre les surfaces de sols artificialisés et les surfaces de sols désartificialisés à l'échelle d'un document de planification sur une période donnée.

Je parlais tout à l'heure des décrets que nous attendons. Effectivement, un décret doit fixer une nomenclature pour différencier les surfaces artificialisées et les surfaces non artificialisées, et l'échelle d'appréciation du calcul pour mesurer les catégories définies. Cette nomenclature est très importante parce qu'elle se base en fait sur des seuils de détection en termes de cartographie et d'échelles d'information géographique. Et par exemple, il y aura deux seuils normalement qui devraient être fixés. Ce serait 50 mètres carrés pour la détection des surfaces bâties, et 2500 mètres carrés pour les autres surfaces. J'y reviendrai, mais ce décret n'entrera en application que dans les dix ans qui viennent puisque, par dérogation, en l'absence d'outils d'observation et de mesures précises et harmonisées sur le territoire national, le bilan pour les dix premières années doit être calculé en fonction de la consommation effective des espaces naturels, agricoles et forestiers.

En effet, les dispositifs d'observation, de cartographie et de consommation des espaces sont aujourd'hui partiellement disponibles. C'est un vrai sujet. Il y a un vrai enjeu d'observation et de mesure puisque c'est à partir de cela que la réduction de l'artificialisation va pouvoir se baser. Et aujourd'hui, on n'a pas toutes les données. Alors évidemment, on a aujourd'hui un portail national de l'artificialisation, qui porte un observatoire, lequel observatoire met en ligne gratuitement des données avec des fichiers fonciers, mais uniquement avec des données parcellaires. Et donc, c'est plutôt en 2024 qu'on aura des données plus approfondies et surtout à l'échelle infraparcellaire. C'est un vrai sujet sur lequel il faut être attentif.

Parmi les apports de la loi, il y a le suivi de l'artificialisation au niveau local. La loi a prévu l'obligation redditionnelle, c'est-à-dire l'obligation pour les autorités locales de rendre des comptes quant à l'atteinte des objectifs de réduction de l'artificialisation. Les maires et présidents d'intercommunalités, dans tous les territoires où il y a un document d'urbanisme, devront produire tous les trois ans un rapport qui sera délibéré dans leurs conseils, et publié pour évaluer les mesures prises pour atteindre les objectifs de réduction de l'artificialisation. Là aussi, on attend un décret, avec des indicateurs qui devraient être plutôt simples. Il ne devrait pas être nécessaire de déployer toute une ingénierie pour produire ce rapport. Le rapport devra être disponible dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de la loi.

Sur la diapo suivante, on voit que le "zéro artificialisation nette" constitue un objectif à l'horizon 2050, avec un objectif intermédiaire de division par deux du rythme de l'artificialisation par rapport à la période 2011-2021. Alors, sans rentrer dans le détail, la période de référence est un vrai sujet. Parce qu'évidemment, il faut savoir d'où on part pour pouvoir afficher des objectifs de réduction et de baisse de la consommation. Mais ce qui est certain, c'est que le "zéro artificialisation nette" doit se traduire par une réduction progressive, territorialisée et différenciée : il y aura une différenciation en fonction des enjeux et des besoins propres à chaque territoire.

Sur l'intégration des documents de planification et d'urbanisme, la loi a prévu un dispositif de déclinaison, avec le principe de hiérarchisation des normes. D'abord, au niveau régional, le SRADDET devra, dans un délai de deux ans et demi, fixer une trajectoire permettant d'aboutir à l'absence de toute artificialisation nette. La première tranche débute à compter de la publication de la loi, et je l'ai dit tout à l'heure, par dérogation on s'appuiera sur une réduction de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Pour mettre en place cet objectif, la Région travaille actuellement à la modification du SRADDET, avec un vrai enjeu de territorialisation des objectifs. C'est un chantier très important. La déclinaison se fera dans les

documents d'urbanisme infrarégionaux, les SCoT et les PLUi, respectivement dans un délai de cinq ans et de six ans, à compter de la promulgation de la loi.

Ces dispositions n'empêchent nullement les projets dès lors qu'ils sont conformes aux dispositions d'urbanisme. Le Code de l'urbanisme prévoit dans les dispositions relatives aux SCoT, une faculté de ne pas comptabiliser au niveau des SCoT mais au niveau régional certains projets. C'est ce qu'on appelle les projets d'envergure nationale ou régionale, qui pourraient être des infrastructures de transport. Je parle au conditionnel parce qu'on attend un décret relatif au contenu du SRADDET, qui devrait préciser que le SRADDET peut identifier et prendre en compte des projets d'envergure nationale ou régionale pouvant répondre à des besoins et des enjeux régionaux ou suprarégionaux. Et du coup, l'artificialisation induite par ces projets serait décomptée au niveau régional, et non au niveau des SCoT du territoire dans lequel ils se trouvent. Là aussi, ce décret devrait donner des indications sur les projets d'envergure. Mais cette détermination se fera à l'échelle de la région, et surtout, sera à l'appréciation de chaque région. Nous avons peu d'informations aujourd'hui sur la liste de ces projets qui pourraient être pris en compte au niveau régional. Je reste à votre disposition pour d'éventuelles questions.

Jean Veyrat : Merci Madame Gachelin. Nous allons passer au troisième exposé qui porte sur les résultats des mesures compensatoires, question qui a été beaucoup posée lors de l'atelier environnement.

Michel Duzelier : Effectivement, même si la méthode "éviter, réduire, compenser" qui vous a été présentée tout à l'heure n'a pas été remise en cause au cours des discussions, des doutes se sont exprimés sur les potentialités des mesures compensatoires. L'État, maître d'ouvrage, a mis en service différents projets, que ce soit des projets d'infrastructures routières ou ferroviaires, qui tous ont donné lieu à des mesures compensatoires qui devaient permettre d'atteindre l'équilibre en termes de biodiversité, voire un gain de biodiversité.

Le public a demandé, vous avez demandé que l'on puisse évoquer des retours d'expérience en la matière. C'est ce que va faire Alain Vérot, qui va vous parler des mesures compensatoires mises en œuvre dans le cadre du projet récent de LGV Tours-Bordeaux.

Alain Verot : Bonsoir. Je vais effectivement vous parler des mesures compensatoires mises en œuvre sur le grand projet d'infrastructure qui est le plus proche de la Vienne, à savoir la LGV SEA. Quelques éléments de contexte, pour commencer. Il s'agit d'une infrastructure conçue dans le cadre d'une concession, avec une société, Lisea, qui a été créée à cet effet, avec une échéance pour cette concession en 2061. Une échéance très lointaine. Ce projet se caractérisait par une très faible capacité d'ajustement. Tout à l'heure, on a parlé de référentiels routiers, donc de normes qui font qu'une route nécessite une certaine courbure, une certaine pente, etc. Pour la LGV, c'était beaucoup plus contraignant, avec des normes techniques très strictes liées au pourcentage de pente, au rayon de courbure, et le respect d'un référentiel ferroviaire. Une autre caractéristique de ce projet, c'était l'importance des surfaces de dépôt de

matériaux : comme on ne pouvait pas jouer beaucoup sur la pente, il y avait énormément de déblais/remblais à gérer.

Sur ce projet, on a appliqué la doctrine "éviter, réunir, compenser". Malheureusement, au regard des caractéristiques géométriques du projet, la phase d'évitement a été assez limitée. On a pu éviter dans les phases préalables les secteurs urbanisés, les principaux secteurs identifiés avec de hauts niveaux d'enjeux de biodiversité : les espaces strictement protégés, les zones Natura 2000. Mais ensuite, du fait de la géométrie de la ligne, il n'a pas été possible de tout éviter.

Il y a eu sur ce projet une phase très importante de réduction des impacts, avec un important travail de restauration des continuités écologiques, parce qu'on a une ligne de très grande longueur. Cela a imposé de reconstituer des traversées. Il a également fallu intégrer dans les phases chantier les dates de forte sensibilité de la faune, avec un gros travail de calendrier dans les phases d'artificialisation des terrains. Autre mesure de réduction très importante, la mise en place de zones en défens, des zones autrement dit interdites à la faune pendant le chantier. Vous avez peut-être déjà vu le long de grands chantiers, des espèces de barrières ou des filets très fins. Cela sert à empêcher le passage des amphibiens, et éviter le déplacement de certains spécimens.

Mais il y a eu surtout un important travail de compensation. Ce projet a été un peu particulier parce que sa genèse a été très longue. Et en début de processus, le dispositif lié à la compensation environnementale et aux espèces protégées n'était pas encore complètement arrêté. Les décrets sont sortis en 2007 et 2009, à un moment où le projet était déjà très avancé. Cela a créé quelques difficultés. Et donc, la dette compensatoire a été définie espèce par espèce, en fonction des surfaces impactées, et avec, entre guillemets, des coefficients de compensation. Plus une espèce était patrimoniale, c'est-à-dire rare, emblématique du territoire, à forte valeur environnementale, plus le coefficient était important. Ce fut le cas de quelques espèces phares que l'on a dû gérer sur la ligne : l'outarde canepetière, notamment dans le département de la Vienne, plus au sud du tracé, le vison d'Europe, le fadet des laïches, et puis sur tout le tracé, des oiseaux et des chauves-souris liés au milieu forestier, ainsi que des amphibiens. Les coefficients compensatoires pouvaient atteindre jusqu'à dix fois la surface impactée. Dans un certain nombre de cas, c'était une fois.

Pour ce projet, la démarche d'évitement n'a malheureusement pas pu être poussée jusqu'au bout de la logique. Ce qui a conduit à un fort niveau d'impact résiduel, y compris pour des espèces à très forte valeur patrimoniale. De ce fait, les dettes compensatoires étaient élevées, et donc on a eu un très gros dispositif à gérer par la suite.

Quelques chiffres à propos de cette ligne : 340 kilomètres de ligne créés, y compris les raccordements, six départements concernés, initialement trois régions administratives, ce qui ne facilitait pas forcément le dialogue et la concertation, une emprise chantier de plus de 5000 hectares, 228 espèces protégées impactées, dont 115 pour lesquelles on a eu un chiffrage de dette, et un cumul de ces dettes unitaires qui aurait pu atteindre 24 000 hectares.

Alors, que dire du dispositif compensatoire ? Il s'est traduit, et aujourd'hui on peut en faire un bilan, par plus de 3700 hectares de sites compensatoires échelonnés le long du tracé. Cette compensation a pris plusieurs formes. Des acquisitions foncières, tout d'abord, avec la restauration écologique des terrains et leur mise en gestion. Ces terrains ont été rétrocédés au

Conservatoire d'espaces naturels, soit de Nouvelle-Aquitaine, soit de la région Centre-Val de Loire. Environ 1600 hectares ont fait l'objet de conventions avec des propriétaires privés ou des exploitants agricoles. Sur ces sites, on a eu une phase de restauration en général plus légère que pour les terrains en acquisition. Et ensuite, une gestion par le propriétaire, l'exploitant, voire par Lisea, quand les propriétaires ou exploitants ne pouvaient pas effectuer les travaux par eux-mêmes. On a eu un cas particulier sur le sud du chantier, qui était lié au vison d'Europe, avec des aménagements d'ouvrages routiers. Parce qu'il y avait pour cette espèce une problématique de mortalité sur les routes. Et on a eu une compensation de 750 hectares de zones humides et de 48 hectares de cours d'eau à restaurer.

Sur cette question de la compensation, une des grosses problématiques a été la localisation. La question se pose forcément lorsque l'on a plus de 300 kilomètres de lignes : est-ce qu'on fait tout au même endroit ? Est-ce qu'on fait un chapelet le long de la ligne ? La logique serait qu'il y ait une proximité géographique de la compensation par rapport au lieu d'impact. Mais il faut en même temps être réaliste. Pour avoir une mesure compensatoire qui fonctionne, il faut des sites qu'on puisse gérer. Il faut une certaine emprise foncière pour pouvoir travailler derrière, une disponibilité foncière. Selon le secteur où l'on était sur le tracé, il y avait des endroits où il était facile de trouver du foncier, et d'autres où c'était extrêmement compliqué. On a donc procédé différemment en fonction des espèces.

Pour certaines espèces, on a trouvé biologiquement intéressant de s'éloigner de la ligne, parce qu'en plus d'avoir eu leur habitat détruit par le chantier, ces espèces étaient en plus perturbées par l'exploitation de la ligne et le passage du train. Ce n'était pas réaliste de programmer des mesures compensatoires juste à côté de la ligne. Pour d'autres espèces en revanche, notamment les espèces qui ont de faibles capacités de déplacement, on a dû travailler au plus près de la ligne et parfois au contact direct des emprises de la ligne. C'est le cas pour la flore et pour les insectes.

Pour chacun des projets compensatoires (73 sites en acquisition et 256 en conventionnement, soit plus de 300 sites), on a dû vérifier au cas par cas qu'on avait bien une dimension d'additionnalité des mesures de restauration et de gestion par rapport à la situation initiale du site. Sinon, on ne peut pas arriver à un bilan soit neutre, soit positif, du dispositif.

On a pu mutualiser à l'échelle de chacun des sites des compensations au titre de la Loi sur l'eau. À cette compensation strictement environnementale liée au Code de l'environnement, il convient de signaler que cette infrastructure a aussi fait l'objet de 1300 hectares de boisements compensateurs. Là, on est lié au Code forestier : il y a une compensation liée au défrichement généré par les travaux. Ce dispositif a été conduit par Lisea, en charge du projet de construction, de compensation et ensuite d'exploitation de la ligne, avec une approche partenariale à l'échelle des territoires.

Cela a impliqué de travailler en collaboration étroite avec les chambres d'agriculture, avec les centres régionaux de la propriété forestière concernés, les associations de protection de la nature présentes sur le territoire, les conservatoires d'espaces naturels, les bureaux d'études présents, et aussi bien sûr les services de l'État. Le dispositif compensatoire a été totalement validé par les services de l'État à la fin de l'année 2020. On a donc mis plus de temps que ce qui était initialement prévu. Mais il faut relativiser ce retard parce que l'on est dans le cadre d'une concession qui doit se poursuivre jusqu'en 2061. Les travaux de restauration ont pu être

achevés en 2021. Donc aujourd'hui, on a un dispositif compensatoire qui est opérationnel, fonctionnel à l'échelle de la ligne.

Pour illustrer mes propos, vous avez sous les yeux la ligne LGV SEA, en bleu. Et les mesures compensatoires, c'est ce chapelet de taches vertes que vous voyez de part et d'autre de la ligne, avec des secteurs où elles sont plus concentrées qu'ailleurs. C'est le cas notamment au nord-est de Poitiers. À la frontière des Deux-Sèvres et de la Vienne, vous voyez beaucoup de taches vertes. On est sur un secteur de compensation pour l'avifaune de plaine. Là, on a un choix de compensation relativement éloigné de la ligne, puisque l'on est au cœur des zones Natura 2000 impactées par le projet. On a des sites qui sont très près de la ligne, et d'autres qui en sont très éloignés. On voit par exemple une grosse tache verte à l'ouest, qui concerne le vison d'Europe : on a trouvé plus pertinent pour cette espèce de s'éloigner de la ligne, parce qu'on était sur une population qu'on connaissait et qui avait besoin d'un effort de compensation.

Sur la diapo suivante, vous avez quelques illustrations de ce qui a pu être fait, la plupart dans le département de la Vienne, mais pas uniquement. Nous avons une reconstitution de prairies bocagères sur Fontaine-le-Comte, au sud-ouest de Poitiers, un secteur avec des enjeux liés aux zones humides, aux amphibiens, oiseaux et chauves-souris. Les terrains ont été achetés et sont aujourd'hui gérés par le Conservatoire d'espaces naturels.

Sur cette autre diapo, on est sur la commune d'Iteuil, pour un travail qui là encore concernait les impacts sur le milieu aquatique, avec la restauration de frayères à brochets. Les fédérations de pêche étaient associées au dispositif. Et il y a encore cette autre diapo, sur un projet qui devait permettre la création d'îlots de sénescence. La question qui se posait, c'est que la LGV SEA, comme une autre infrastructure, occasionne une destruction directe de milieux qui étaient matures. Et si on part sur la base de boisements compensateurs, on sait très bien qu'un boisement qu'on va planter aujourd'hui, si on veut qu'il soit fonctionnel pour des chauves-souris, pour des oiseaux qui utilisent des cavités dans les arbres, ou des fissures, il faudra attendre 60, 80, 100, peut-être 120 ans. La mesure compensatoire ne sera donc pas opérationnelle au moment de l'impact et pendant la durée de vie de l'infrastructure. Le choix a donc été fait de partir sur des boisements arrivés à maturité, qui selon la logique sylvicole, auraient pu être exploités, et de décider, par des dispositifs de conventionnement ou d'acquisition, que ces espaces ne seront pas exploités jusqu'en 2061. Cela pour permettre un vieillissement de ces peuplements et augmenter leur valeur d'accueil pour les chauves-souris et les oiseaux. Sur cette autre diapo, on a une petite peupleraie qui était installée dans un secteur humide. Le choix a été fait de supprimer cette peupleraie, de supprimer tous les systèmes de drainage pour recréer un milieu ouvert, en lieu et place de la de la peupleraie.

Aujourd'hui, la question qui se pose, maintenant qu'on a réalisé ces travaux compensatoires, c'est la sécurisation de ces compensations jusqu'à la fin de la concession, c'est-à-dire jusqu'en 2061. Pour ce travail, une base de données a été établie par la société Lisea. Elle a été partagée avec les différents partenaires et les services de l'État, et servira au pilotage et au suivi dans la durée des sites compensatoires.

On a trois niveaux de suivi et de contrôle qui vont être déployés jusqu'en 2061. Le premier niveau de contrôle correspond, entre guillemets, à une obligation de moyens. Lisea et les services de l'État vont veiller à ce que ce qui est prévu dans les plans de gestion établis soit bien mis en œuvre. C'est, de façon très pragmatique, s'il a été décidé de faucher les prairies à

telle date, de vérifier que c'est fait à telle date. C'est vérifier que les îlots de sénescence ne sont pas exploités.

Ensuite, on a un début d'évaluation des résultats. Autrement dit, de l'expertise naturaliste pour vérifier qu'un milieu évolue bien dans le bon sens pour reconstituer des habitats naturels pouvant potentiellement abriter les espèces visées par la compensation.

Et le dernier niveau, qui est le plus compliqué, c'est de vérifier dans la durée que nos mesures compensatoires permettent bien de restaurer les niveaux de population des espèces protégées. On est sur quelque chose de plus compliqué, parce qu'on a plus de 300 sites à suivre sur tout le tracé, avec des espèces très différentes. Ce dispositif est toujours en ce moment en cours de calage.

Pour assurer la pérennité de ces mesures compensatoires, il y a la problématique du renouvellement des conventions avec les propriétaires ou les exploitants agricoles. C'est quelque chose qui nous faisait très peur, et qui faisait très peur aux partenaires sur le territoire : les associations notamment, qui pensaient que cela ne marcherait pas. Ce dispositif a été mis en œuvre depuis maintenant trois ans, et on s'aperçoit que globalement, la quasi-totalité des propriétaires ou exploitants qui ont contractualisé avec Lisea, continue dans cette démarche pour une nouvelle convention, souvent en étendant la durée de contractualisation. Ce qui permet de sécuriser encore plus le dispositif.

Comme on était au départ dans une phase de restauration des milieux naturels, il a été décidé d'établir les premiers plans de gestion sur une durée de cinq ans pour voir comment évoluait la nature, et le cas échéant ajuster le dispositif. Mais on pense que petit à petit, on glissera vers des plans de gestion d'une dizaine d'années.

Aujourd'hui, le dispositif de suivi des mesures compensatoires est en cours de finalisation, et normalement, devrait être opérationnel pour l'année 2023. Jusqu'en 2061, des contrôles devront être réalisés par les services de l'État sur l'ensemble du dispositif, avec les trois niveaux de suivi et de contrôle que je vous ai cités.

Jean Veyrat : Merci beaucoup. Nous allons maintenant passer au quatrième exposé, sur la question du bilan en gaz à effet de serre des différents scénarios. Monsieur Duzelier, quels ont été les inquiétudes, les questions, les avis que vous avez relevés à ce sujet ?

Michel Duzelier : Il y a eu pas mal d'interrogations quant au fait que le projet pourrait ne pas être compatible avec la Stratégie nationale bas carbone, partant du constat que le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre en France.

Certains participants ont regretté l'absence d'éléments de comparaison sur les émissions de gaz à effet de serre pour chacun des scénarios qui sont dans le dossier de concertation, et demandé que des précisions soient apportées. D'autres ont relevé que les émissions de CO2 augmentent avec la vitesse.

D'autres encore ont plaidé pour une réduction de l'usage de la voiture, sans pour autant qu'il y ait de consensus à ce sujet : on a entendu des personnes qui refusaient de priver les nouvelles générations d'un moyen de locomotion qu'ils avaient eux-mêmes beaucoup utilisé.

Jean Veyrat : Nous allons tout de suite donner la parole à Monsieur Carles pour aborder ces différents points.

Olivier Carles : Bonsoir, Olivier Carles, Objectif Carbone. Je fais du conseil en stratégie énergie climat depuis maintenant 18 ans. Le sujet du changement climatique, c'est une évolution de la composition de l'atmosphère qui fait que globalement, on augmente la quantité d'énergie stockée autour de la Terre, et cela entraîne des évolutions sur le climat. Globalement, ça réchauffe, mais en fait, cela donne surtout des chocs climatiques, avec des périodes de sécheresse beaucoup plus longues qu'avant, des périodes de canicule, des moments où on a une pluviométrie extraordinaire, des épisodes de grêle qui surviennent aux pires moments pour les cultures.

Et puis en plus, on voit se dessiner en suivant les trajectoires qu'on a aujourd'hui, des zones où la planète serait totalement inhabitable pour les mammifères. 35 degrés de température dans une atmosphère humide, ce sont des conditions climatiques où l'on se retrouve rapidement avec une fièvre de 42 degrés, et on ne survit pas. On a rencontré des situations de ce type sur la planète à trois reprises les dernières années, et cela pourrait se généraliser sur une zone où vivent aujourd'hui 4 ou 5 milliards d'individus. Avec les trajectoires qu'on a actuellement, cela se produira d'ici la fin du siècle.

Les enjeux du climat, c'est cela. Et notre bureau d'études essaye d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre que nos interlocuteurs produisent, et mettre les choses en perspective pour parvenir à quelque chose de relativement viable pour les générations futures. C'est ce que l'on a fait pour le projet autoroutier.

La Stratégie nationale bas carbone a beaucoup évolué. Il n'existait rien d'équivalent il y a 20 ans. Elle est sortie vers 2015, il y a eu une mise à jour en 2018 ou 2019, et d'autres évolutions sont prévues. Mais pour l'instant, depuis l'Accord de Paris, l'objectif est d'atteindre la neutralité carbone. Cela signifie que l'on voudrait, en 2050, que les émissions qu'on continuera d'émettre sur le territoire soient équivalentes aux quantités de CO₂ qu'on sera capable de séquestrer dans notre environnement. Alors, il va y avoir de la séquestration géologique. Et puis il y aura de la séquestration naturelle dans la biomasse, permise par la transformation des zones de cultures en prairies, l'installation de haies bocagères, ces mesures devant permettre de ramener du CO₂ qui est dans l'atmosphère, dans les sols.

80 millions de tonnes par an, c'est la quantité de CO₂ que l'on pense pouvoir séquestrer à l'horizon 2050. Mais on sait que cette quantité de CO₂ séquestré pourrait assez rapidement diminuer dans les années ou les décennies suivantes, du fait du climat. La forêt guyanaise, par exemple, ne séquestre plus rien aujourd'hui. Elle est à l'équilibre et des évolutions climatiques défavorables pourraient l'amener à se dessécher, à mourir et finalement générer plus de gaz à effet de serre que ce qu'elle est en mesure d'absorber.

Aujourd'hui, on est à 460 millions de tonnes, et on veut arriver à 80 millions de tonnes. C'est un vrai bouleversement dans nos manières de fonctionner, de consommer, de produire. Et la Stratégie nationale bas carbone a donc sectorisé, et évalué des budgets pour chaque grande

thématique : les transports, l'industrie, les bâtiments en général (habitat et tertiaire), et puis toute l'agriculture.

Sur la diapo suivante, on a un aperçu de la trajectoire qui reste à parcourir. On voit qu'en 1990, on était à 550 millions de tonnes par an, et qu'on est aujourd'hui aux alentours de 460 millions de tonnes. On a donc déjà un petit peu progressé, mais on est seulement au début du chemin car il faudrait arriver à 80 millions de tonnes par an.

Venons-en à ce projet autoroutier. On a évalué l'ensemble des émissions qui allaient être engendrées par le projet. Il va y avoir des zones forestières, des zones agricoles, des zones de prairies, des zones de cultures qui seront dans l'emprise autoroutière, et donc on aura un changement d'affectation des sols. Ensuite, il y aura la phase de travaux. Quand vous avez, pour les opérations de terrassement, des engins qui consomment 100 litres à l'heure et qui déplacent beaucoup de terre, cela produit des gaz à effet de serre. Quand les matériaux sont un peu humides et ne permettent pas de réaliser un joli remblai, on y ajoute des liants hydrauliques, de la chaux par exemple. Cela génère là encore d'importantes émissions de gaz à effet de serre. Quand on fabrique des ouvrages d'art, ou quand on fait des bassins, notamment des bassins étanches, on produit encore des gaz à effet de serre. Toutes les étapes d'assainissement ont aussi un impact, de même que les chaussées et les structures de chaussées, les équipements routiers, les glissières de sécurité.

On a ensuite examiné les hypothèses de trafic. Il y a une situation de référence, qui nous dit que le trafic, dans cette zone, est organisé de cette manière-là. Avec l'apparition d'un nouveau barreau sur lequel on va pouvoir circuler à la fois plus vite, et éventuellement plus nombreux, une évolution est à prévoir. Il y a des modélisations qui permettent de mesurer l'évolution du trafic pour les poids lourds et les véhicules légers à différents horizons de temps. Nous en avons déduit des quantités de carburant consommé, et les émissions correspondant à ces quantités de carburant. Nous avons également pris en compte l'électrification du parc, puisque la Stratégie nationale bas carbone prévoit qu'en 2050, le parc roulant sera à 100% électrique. Cela nous conduit à réduire le facteur d'émission de chaque véhicule par kilomètre parcouru, en prenant toujours en compte les émissions liées à la fabrication et à l'entretien de ces véhicules.

Et puis, pendant toute la durée de vie du projet, il y aura des opérations d'entretien, et parfois de très grosses opérations d'entretien des chaussées, lorsqu'on refait les enrobés. Cela dépend de la date de mise en service, mais d'ici 2060, ou 2070, on devrait avoir trois ou quatre renouvellements d'enrobés. Le premier aurait lieu dans les années 40. Pour le second, on serait quasiment dans les années 50. D'ici là, la Stratégie nationale bas carbone aura bien avancé, donc, de fait, les enrobés produiront beaucoup moins de gaz à effet de serre. Nous en avons tenu compte dans l'évaluation des émissions liées à l'exploitation et à l'entretien, ces opérations devant générer beaucoup moins de CO2 dans le futur.

Dans la diapo suivante, on voit que le projet d'autoroute, sa construction, devrait générer près de 300 000 tonnes de CO2. Il s'agit d'émissions à prévoir dans les trois, quatre ans précédant la mise en service. Le changement d'affectation des sols, c'est-à-dire le fait d'imperméabiliser une zone de forêt, de prairies ou des zones de cultures, y contribuerait à hauteur de 17%. Les terrassements, 32%. Cela inclut le matériel, la consommation de carburant pour tous les engins de terrassement, et les liants hydrauliques que l'on utilise pour les matériaux qu'on récupère dans les déblais. Ensuite, il y a tout ce qui concerne les ouvrages d'art. Dans ce projet, il n'y a

pas d'ouvrages d'art pharaoniques. Cela va être essentiellement de l'acier et du béton, pour faire du béton armé ou de la charpente métallique dans des ouvrages mixtes. On serait à 12, 13% des émissions pour les ouvrages d'art.

Il y a ensuite les chaussées, essentiellement du caillou qu'on trouve en carrière, et que l'on va enrober d'un produit issu du pétrole. Récupérer du pétrole, l'amener et le chauffer dans des centrales d'enrobés pour qu'on puisse correctement l'appliquer sur la chaussée, c'est cela qui génère beaucoup de gaz à effet de serre. Il y a d'ailleurs pas mal de travaux de recherche pour produire des enrobés à plus basse température. Les chaussées représenteraient 25% des émissions.

La part des opérations d'assainissement est plus modeste : 4% seulement. On a pris en compte ici uniquement 50% des linéaires des fossés qui étaient imperméabilisés. Et puis il y a les équipements, c'est-à-dire essentiellement de la glissière de sécurité, et les panneaux de signalisation. Cela représenterait 12% des émissions. Voilà donc ce que l'on peut dire des grandes masses qui contribuent aux émissions liées à la construction, dont le volume total est de 296 000 tonnes.

Le projet alternatif, dont l'itinéraire est deux fois plus court, engendrerait un peu moins que la moitié des émissions du projet autoroutier. Mais faut tenir compte, préalablement, des émissions liées aux différents projets CPER, avec deux grosses opérations à proximité de Limoges et de Poitiers : cela représente 160 000 tonnes de CO₂. À ces 160 000 tonnes viendront ensuite s'ajouter, selon le choix qui sera fait, 127 000 tonnes au titre du scénario alternatif, ou 296 000 tonnes si c'est le scénario autoroutier qui est retenu.

En plus des émissions générées par la construction, il y a l'empreinte carbone du trafic induit. Alors, en fait, le projet autoroutier va avoir relativement peu d'impact, en termes de gaz à effet de serre, sur le trafic. On va certes avoir beaucoup de voitures légères qui vont pouvoir circuler dorénavant à 130 km/heure, alors qu'avant elles allaient nettement moins vite. Cela produit davantage de gaz à effet de serre. Mais la création complète de l'axe autoroutier permet de faire un raccourci pour les poids lourds. Il y aurait donc une petite baisse de circulation des poids lourds qui compenserait l'augmentation de la consommation des voitures. C'est peut-être lié à la non-gratuité du projet. Donc finalement, avec le projet autoroutier, on serait à 300 000 tonnes de CO₂ qui sont essentiellement liées à la construction. Il n'y aurait donc pas réellement d'incidence. Ou plutôt, il y aurait une incidence négative pour les voitures, compensée par une incidence positive pour les poids lourds.

Le projet alternatif aurait une incidence beaucoup plus significative du fait, j'imagine, de sa gratuité. Il y aurait 60 000 tonnes qui s'ajouteraient dans les cinquante prochaines années, du fait d'un accroissement de la circulation automobile. Mais cela reste un projet qui, pour la construction, générerait deux fois moins d'émissions. On serait donc au global sur le projet alternatif, à 200 000 tonnes, alors qu'au global, sur le scénario autoroutier, on serait à 340 000 tonnes.

Comment réduire ces émissions ? Cela fait partie des questions qu'il faut se poser. On est encore sur une manière de concevoir les infrastructures routières héritées d'une période où on n'avait pas vraiment de préoccupation pour le climat. J'ai été chef de projet autoroutier dans les années 80 et 90. À l'époque, la préoccupation était de pouvoir rouler très vite. Rouler très vite implique des bandes de roulement qui sont larges, et comme on va vite, il faut supprimer toutes

les intersections avec les voies aux alentours. On met donc des ouvrages d'art un peu partout. Quand on a construit l'autoroute A10 il y a cinquante ans, on mettait un ouvrage d'art tous les 4 kilomètres. Aujourd'hui on en met beaucoup plus.

Tout cela nous amène à faire des projets qui génèrent beaucoup plus de gaz à effet de serre. Il peut y avoir des réflexions sur le profil en travers, qui permettrait ensuite, quand on a une autoroute qui est moins large, de raccourcir aussi un certain nombre d'ouvrages d'art. On peut bien sûr se dire que l'on va utiliser du béton bas carbone ou de l'acier recyclé. Mais ce sont de fausses solutions. Parce qu'à chaque fois qu'un lot d'acier recyclé est utilisé, de l'acier neuf est utilisé sur un autre chantier. C'est la même logique avec le béton bas carbone.

On est dans des univers qui sont finis et contraints. Et la vraie révolution sur le béton et sur l'acier, ce sera la réduction à l'hydrogène. Ce sera de l'hydrogène vert. Ce sera de nouveaux liants hydrauliques à base d'argile calcinée ou de choses de ce type. Mais il nous faudra entre vingt et trente ans pour produire de grands volumes. Donc éventuellement, la solution pourrait être de reporter la mise en service de vingt à trente ans. Cela permettrait de beaucoup réduire les émissions de gaz à effet de serre. Mais c'est une orientation un peu compliquée.

Une des meilleures approches, c'est de proposer un fonds d'arbitrage carbone, et d'essayer de gérer ce projet en se demandant à chaque fois s'il n'y pas une alternative qui produirait moins de CO₂, et ce que cela coûterait. Si cela coûte 1000 euros la tonne, on sait qu'on ne le fera pas. En tout cas, cette manière de gérer un projet au niveau de la maîtrise d'œuvre et de l'ingénierie de conception peut permettre de trouver des solutions qui produisent moins de CO₂ et qui sont moins chères.

Jean Veyrat : Merci Monsieur Carles. Nous allons tout de suite passer au cinquième exposé, avant de donner la parole au public.

Michel Duzelier : Le cinquième exposé concerne les outils pour redynamiser la ruralité. Il a été dit par beaucoup d'agriculteurs, en particulier en Haute-Vienne, que l'agriculture était essentielle à ces territoires, mais qu'elle a besoin de revenus complémentaires. La question de la facilité d'accès au deuxième emploi a également été soulevée. Le constat a été fait que la zone centrale entre Lussac et Bellac connaît une baisse démographique et une crise d'attractivité. Montmorillon et Bellac perdent des habitants. Le troisième point, c'est qu'en attirant de nouveaux habitants, la route créerait de nouveaux débouchés agricoles. Mais en même temps, la perte de foncier est un risque pour l'économie agricole. Enfin, la route élargirait le bassin d'emploi et rendrait ainsi le secteur plus attractif pour des couples travaillant dans les deux départements. Mais cette route fait également craindre des disparitions de petits commerces au profit des zones commerciales des métropoles. Par conséquent, la question des outils pour redynamiser la ruralité se pose. Je laisse la parole à mon collègue, Fabrice Pagnucco.

Fabrice Pagnucco : Bonsoir à tous. Fabrice Pagnucco, je suis responsable du service Habitat, Urbanisme et Territoires à la Direction départementale des territoires de la Vienne. Je vais vous parler des différents effets que peut avoir un projet structurant tel que ce projet d'autoroute. Il peut bien sûr y avoir des effets positifs, c'est-à-dire que l'on peut avoir des créations d'emplois

locaux, un accroissement du potentiel touristique, l'arrivée de nouveaux habitants et l'implantation de nouveaux services. Ce sont des choses qui peuvent se produire lorsque des infrastructures de ce type se créent. Mais ce n'est pas quelque chose d'automatique. Il faut bien voir que les effets ne sont pas du tout homogènes en fonction des territoires, et ces projets ont plutôt tendance à amplifier les dynamiques existantes. C'est-à-dire qu'un territoire dynamique va voir son attractivité renforcée, et un territoire en déprise risque de voir s'accroître cette déprise.

Il est donc essentiel, pour que les effets soient globalement bénéfiques, qu'il y ait un accompagnement au niveau local de ces différents projets. L'idée est de bâtir un projet de territoire autour d'un projet structurant tel que celui-ci. La première chose à faire, c'est de définir ce qu'est un projet structurant. Dans le cas de l'autoroute, il faut pouvoir considérer le projet au regard du rayonnement qu'il peut avoir pour le territoire, et pas seulement pour les territoires limitrophes. Il faut pouvoir examiner ses retombées économiques, démographiques, et les possibilités qu'il offre aux acteurs locaux de se mobiliser autour de ce projet. Puisque l'on évoque les questions agricoles, on peut se demander en quoi un tel projet pourrait avoir des effets bénéfiques sur l'agriculture. L'important est de pouvoir anticiper, ne pas attendre que le projet soit là pour s'interroger sur ses conséquences. Cela permettra de définir un projet de territoire.

On a évoqué de potentiels effets négatifs. Il est important, ces effets négatifs, de bien les avoir identifiés pour pouvoir les gérer et les encadrer. L'enjeu est de s'assurer, pour un projet comme celui-ci, qu'il contribue bien à un projet de territoire, avec à la clé des répercussions positives sur l'ensemble du territoire traversé. Cela implique une volonté politique. Autrement dit, des acteurs locaux pour porter le projet et prendre des décisions. Ce sont les élus locaux, qui sont les premiers à intervenir sur le territoire, mais cela peut être aussi les chambres consulaires, et toutes les fédérations locales qui ont un rôle économique sur le territoire. L'objectif est de pouvoir s'appuyer sur le projet, de façon à en tirer des bénéfices réels pour le territoire.

Une fois qu'on a dit cela, comment est-ce que l'on mobilise les différents outils existants pour s'assurer de ce cadrage ? C'est là qu'interviennent les documents évoqués dans son intervention par Jennifer Gachelin. On a donc ces documents d'urbanisme, élaborés à l'échelle communale, mais pour la plupart maintenant à l'échelle intercommunale : ce sont les plans locaux d'urbanisme et les schémas de cohérence territoriale, qui vont permettre de cadrer les enjeux économiques bien sûr, mais aussi les enjeux démographiques, et aussi tous les enjeux qu'on a pu évoquer, environnementaux et agricoles.

Les impacts du projet pourront donc, très en amont du projet, être cadrés dans les documents d'urbanisme. Les territoires peuvent également se doter d'un plan climat-air-énergie territorial pour la partie bilan carbone, et d'un projet alimentaire territorial pour définir un projet agricole local, bénéficiant localement aux territoires. Et puis après, on a d'autres dispositifs, dont le principal est un dispositif de contractualisation qui permet aux territoires de contractualiser avec différents partenaires pour financer des projets. C'est là qu'intervient le contrat de relance et de transition écologique, qui va permettre d'accompagner des projets tels que ce projet d'autoroute, de façon à en gérer les effets indirects, et faire en sorte que ces projets soient aussi bénéfiques que possible pour les territoires.

Échanges avec le public

Jean Veyrat : Merci beaucoup. Je vous propose de passer à la partie des échanges entre le public, la DREAL et les différents intervenants.

Intervention du public : Bonsoir. François-Marie Schissler, Alternative 147. J'ai une question à propos du ZAN, évoqué dans la première intervention. Si je comprends bien, en l'absence de décrets ou d'arrêtés, la loi Climat et Résilience ne s'appliquera pas, comme toute loi. Dans quelle mesure cette loi va-t-elle impacter l'étude d'opportunité A147 ? L'artificialisation n'est-elle pas juste un indicateur d'informations, et non un indicateur décisionnel dans le calcul socio-économique de l'étude ? Pourquoi finalement nous présenter cette loi, qui potentiellement ne va pas s'appliquer dans le cadre de l'étude d'opportunité ?

Jean Veyrat : Madame Gachelin, avez-vous une réponse à cette question ?

Madame Gachelin : Oui. Ce qui pose question, c'est la notion de projet d'envergure, et la méthode de calcul au niveau du territoire. Dans les documents d'urbanisme, il y aura un quota concernant les surfaces artificialisées, et cela va effectivement limiter les possibilités sur certains projets, en fonction des objectifs de réduction de la consommation d'espace assignés aux territoires porteurs d'un document d'urbanisme.

Dans le cas d'une infrastructure, ce qui est important dans la loi Climat et Résilience, c'est cette notion de projet d'envergure. Le calcul pourrait être fait non pas au niveau des documents d'urbanisme des territoires que traverse l'infrastructure, mais au niveau régional, au niveau du SRADDET.

Globalement, la loi, de toute façon, va rendre obligatoire cette trajectoire de "zéro artificialisation nette". Cela veut dire qu'il va falloir penser un développement des territoires en renouvellement urbain, en recyclage de foncier déjà urbanisé. Et tout ce qui relève de l'extension devra être limité. Par conséquent, la part des nouvelles infrastructures en consommation nette, en artificialisation nette, devra être limitée. L'incertitude vient de la notion de projet d'envergure, qui n'est pas aujourd'hui complètement définie et nécessite la publication d'un décret.

Jean Veyrat : Merci Madame Gachelin. Nous allons prendre quelques questions écrites. En voici une première : "Sur le projet de territoire, un suivi démographique au long de l'A20 montre que même une autoroute gratuite ne freine pas la désertification. Il aurait été intéressant d'avoir des chiffres plutôt que des idées de méthodes". Monsieur Duzelier, ou Monsieur Pagnucco, est-ce que vous avez des éléments sur les évolutions démographiques le long de l'A20 ?

Michel Duzelier : Je ne crois pas que nous ayons d'éléments sur cette question. Je n'en ai pas connaissance, en tout cas.

Jean Veyrat : Je prends alors une autre question écrite : "Je suis étonné de ce qui a été dit sur les hausses de consommation de carburant pour les véhicules légers. Quand on roule à 110 ou 130 km/heure au régulateur, on consomme moins qu'à 90 sur une route où on roule de façon irrégulière". Est-ce que peut-être Monsieur Carles peut nous éclairer sur ce point : quel est l'impact de l'augmentation de la vitesse de circulation sur les émissions de gaz à effet de serre ?

Olivier Carles : Il y a des modèles de consommation qui sont à prendre en compte dans les bilans socio-économiques, qui nous donnent, à partir de formules mathématiques, la consommation pour chaque vitesse. Les modèles indiquent bien qu'à 130 km/heure, on consomme plus qu'à 110, et à 110 on consomme plus qu'à 80. Et je peux vous dire que ma Zoé, à 80km/h avec le régulateur, consomme beaucoup moins qu'à 110 et à 130.

Ensuite, la qualité d'un ruban routier, son profil en long, les courbes font que, quand on est à 80 sur le réseau national et qu'on a des giratoires un peu partout, on a à peu près la même consommation qu'à 100 kilomètres/heure sur un ruban autoroutier.

Mais une fois encore, sur le projet autoroutier, le gain sur les poids lourds compenserait l'augmentation de consommation des véhicules légers, et l'un dans l'autre, sur cinquante ans, cela s'annulerait. Le vrai sujet sur ce projet, ce sont les émissions induites par la construction, parce que le processus d'électrification avec de l'électricité bas carbone fait que, finalement, les enjeux en termes de trafic deviendraient un peu secondaires dans le cadre du projet autoroutier. D'autant que le projet autoroutier arriverait après les projets CPER, à un moment où l'électrification du parc serait déjà significativement amorcée.

Jean Veyrat : Merci Monsieur Carles. J'ai une autre question écrite qui vous est adressée : "Le bilan carbone que vous avez présenté ne prend pas en compte les autres impacts gazeux tels que les NOx, les particules fines ou ultrafines, les nanoparticules, qui causeraient environ 50 000 morts par an en France. Est-ce que cela faisait partie de vos travaux et comment est-ce que cela est pris en compte ?

Olivier Carles : Non, nous n'avons examiné que les impacts en termes de gaz à effet de serre, en lien avec les enjeux sur le climat.

Jean Veyrat : Il y a enfin une dernière question écrite que je vais poser à Monsieur Vérot : "Dans le cas de la LGV Tours-Bordeaux, sur quel type de terres les 3 700 hectares de sites compensatoires ont-ils été pris ? Et l'indépendance alimentaire de la France a-t-elle été prise en compte ?"

Alain Vérot : On n'a pas la ventilation des terrains d'origine. Mais ce qu'on sait, c'est que sur ces 3 700 hectares, une part importante des terrains concerne des forêts. Dans ce cas, avec des terrains forestiers, il n'y a pas d'impact sur la production agricole. Sur les terrains agricoles, j'ai parlé de conventionnements, et aussi d'adéquation avec les enjeux liés aux espèces. Les

espèces concernées étaient souvent dans des conditions marginales, notamment pour la flore. On était sur des coteaux calcicoles. On a donc travaillé sur la restauration de coteaux calcicoles, où la production agricole était quasiment nulle. On a aussi beaucoup travaillé sur les zones humides, qui sont des zones à fortes contraintes où il n'y avait pas énormément de productions agricoles alimentaires.

C'est vrai qu'on a aussi eu une part importante de la compensation qui s'est faite sur de vrais terrains agricoles. Mais dans ce cas, comme on était dans le champ de la convention, les exploitants agricoles ne nous ont pas en général proposé les terrains qui avaient les plus fortes valeurs agronomiques. Quand j'ai dit que sur le tracé, on pouvait avoir des difficultés d'accès au foncier, il faut savoir que ces difficultés sont d'autant plus importantes que les terrains ont une valeur agronomique. Et pour les espèces qu'on vise, notamment l'avifaune, les terrains les plus squelettiques, les plus pauvres, sont parfaitement adaptés.

On ne peut donc pas dire qu'on a eu 3700 hectares qui ont été retirés à la production agricole. Je pense qu'on a été plutôt sur des terrains, soit très marginaux, soit assez dévalorisés au niveau des exploitations. S'il y a eu un impact, il n'a sans doute pas été très important.

Il faut également souligner qu'il y a eu installation d'exploitants agricoles sur des terrains qui étaient sortis de la sphère agricole, et que le Conservatoire d'espaces naturels a remis en exploitation. Cela ne représente pas de gros volumes de production, parce qu'on est souvent sur une agriculture de type biologique, qui ne produit pas de gros volumes, mais cela permet d'avoir une variété de productions et de répondre à des marchés locaux.

Patrick Charpentier : Bonsoir. Patrick Charpentier, de Savigny-Lévescault. Compenser l'artificialisation de terres par un projet tel qu'un projet autoroutier, c'est rendre à la nature des terres qui sont artificialisées, c'est-à-dire du béton, du bitume, etc. Pour être clair, cela veut dire qu'il faut supprimer et rendre à la nature des terres qui sont imperméabilisées, artificialisées. Parce que compenser une artificialisation en plantant une forêt dans des champs, ce n'est pas compenser, c'est détruire une prairie pour mettre des bois. Donc, compenser l'artificialisation, soyons clairs, ne tournons pas autour du pot, c'est rendre à la nature des terrains qui ne sont plus à la nature.

Jean Veyrat : Merci. Madame Gachelin, cela renvoie à la notion de renaturation que vous aviez présentée, c'est-à-dire que le "zéro artificialisation nette", comme vous l'avez expliqué, c'est l'artificialisation moins la renaturation. Ce monsieur expliquait que pour lui, la renaturation consistait à prendre des terres actuellement artificialisées et à les rendre à la nature. Est-ce que c'est la définition de la renaturation, et est-ce que vous pouvez nous en dire plus sur ce sujet ?

Jennifer Gachelin : On est sur un bilan qui doit mettre en face de l'artificialisation des zones non artificialisées. Donc, quand on parle de "zéro artificialisation nette", on met en parallèle ce qui est considéré comme artificialisé et ce qui est renaturé. Et les zones agricoles font partie de ces zones-là.

Jean Veyrat : D'accord, donc, transformer une zone agricole en zone naturelle, cela fait partie de la renaturation ? Pour Monsieur, désartificialiser, c'est prendre des espaces qui sont actuellement artificialisés, imperméabilisés, et les rendre à la nature.

Jennifer Gachelin : Oui. Ou on les désartificialise, et ces surfaces deviennent soit des surfaces naturelles, donc effectivement forestières, soit des surfaces agricoles.

Intervention du public : Bonsoir. Dans le quatrième exposé, on a parlé de 49 000 tonnes d'émissions liées au changement d'affectation des sols. Ces 49 000 tonnes d'émissions, est-ce du "one shot", ou elles se répètent tous les ans, n'étant pas absorbées, puisqu'il n'y a plus d'espace naturel ? D'autre part, sur le trafic induit par l'autoroute sur cinquante ans, j'ai du mal à comprendre comment cela peut être divisé par douze par rapport à un trafic induit par un élargissement de la voie. Les voitures, elles ne vont pas venir parce que c'est gratuit. Les voitures, si elles ont besoin de passer, elles passent. Les usagers vont peut-être préférer passer là où ce sera gratuit, mais enfin, les gens ne vont pas venir à Poitiers en se disant : "Génial, il y a une voie gratuite, je vais venir !" Soit elles vont passer sur l'autoroute, soit elles vont passer à côté, mais il n'y en aura pas plus parce qu'il y aura une autoroute ou une voie gratuite. Enfin, je ne comprends pas ce multiple de 12. Cela me semble juste incroyable.

Et puis il y a énormément d'hypothèses dans toutes ces démonstrations qui ne me semblent pas forcément aller de soi. Celle par exemple selon laquelle on va tous passer à la voiture électrique. Mais en même temps, on ne veut jamais d'éoliennes, on ne veut jamais de photovoltaïque. Mais enfin, il va falloir faire pousser des Civaux partout ? Autre exemple, on nous dit qu'il faudrait que le trafic soit géré dans le cadre de projets intégrés au PLUi. Nous, quand on va aux réunions publiques en ce moment sur le PLUi de la Communauté de Communes des Vallées du Clain, quand on parle de ces questions d'impact, d'urbanisation, et de trafic lié à l'étalement urbain, on nous répond que le trafic n'est pas géré dans les PLUi. Et là, dans un des exposés, vous venez de nous dire le contraire.

Je voudrais également dire, à propos des PAT, les projets alimentaires territoriaux, que les terres agricoles qui vont permettre de nourrir Poitiers, qui vont permettre de nourrir Limoges, il faut les garder autour de Poitiers et de Limoges. Parce que les agriculteurs et les maraîchers qui vont nourrir Poitiers et Limoges, ils ne vont pas aller habiter à Bellac. Enfin, moi, je fais partie de ces gens-là. Je ne vais pas aller habiter à Bellac. Je n'ai rien contre Bellac, mais les maraîchers qui vont produire à Bellac, ils vont vendre à Bellac. Les maraîchers qui vont vendre à Poitiers, il faut qu'ils vivent autour de Poitiers. Donc, si on n'arrête pas de grignoter la terre agricole et qu'on se rassure en parlant de bonne et de mauvaise terre, au final on ne pourra même pas dire qu'elle est bonne ou qu'elle est mauvaise, parce qu'il n'y en aura plus !

Jean Veyrat : Monsieur Carles, les deux premières questions s'adressaient directement à vous. Vous avez en effet parlé de 49 000 tonnes de CO₂ qui sont liées à la réaffectation des sols. Est-ce que ces 49 000 tonnes, ce sont 49 000 tonnes perdues d'un coup, ou ce sont 49 000 tonnes chaque année ?

Olivier Carles : Alors, pour l'artificialisation des sols, on considère qu'on a un stock. Dans une forêt, on a du bois sur pied, de la litière, de la matière organique dans le sol dans les trente premiers centimètres... Quand tout cela disparaît, cela génère pour les centaines d'hectares qui sont artificialisés 49 000 tonnes d'émissions durant les trois ou quatre années que durent les travaux. C'est un stock qui était là et qui a disparu.

Jean Veyrat : Est-ce que le pouvoir de captation de CO₂ de cet espace est pris en compte dans le calcul ?

Olivier Carles : Alors, le pouvoir de captation du CO₂ de cet espace existait, mais il n'existe plus. On considère qu'on est généralement sur des stocks à maturité. Les vrais enjeux, sur un plan climat, c'est de voir comment on peut transformer des zones de cultures en zones de prairies, qui ont des stocks beaucoup plus significatifs de carbone. Et aussi comment on peut faire progresser, éventuellement avec des techniques sans labour, les taux de matières organiques dans le sol sur des programmes de long terme. Mais sinon, on reste sur des niveaux de stocks qui sont soit constants, soit plutôt en train de se dégrader avec les pratiques agricoles qu'on a depuis quasiment un siècle.

Jean Veyrat : Il y avait une deuxième question. Madame s'est étonnée du fait que le bilan en gaz à effet de serre du scénario alternatif était supérieur à celui du scénario autoroutier en termes de trafic induit. Est-ce que vous pouvez très brièvement réexpliquer comment on arrive à ce résultat ?

Olivier Carles : Il y a une modélisation du réseau routier qui permet de croiser différents paramètres : nouvelles conditions de circulation, nouvelles vitesses de circulation, coût du péage... Et l'on peut supposer, mais je n'en suis pas absolument certain, que le projet alternatif, vraisemblablement du fait de sa gratuité, pourrait inciter un plus grand nombre de personnes qui habitent par exemple à Poitiers à vivre 10 kilomètres plus loin. D'une manière générale, une nouvelle infrastructure engendre davantage de trafic. Mais quand cette infrastructure est payante, finalement ce trafic est un petit peu contenu. Le rapport en tout cas n'est pas de 1 à 12.

Le CPER engendrera vraisemblablement une augmentation de trafic significative, qui générera en ordre de grandeur 50 000 ou 60 000 tonnes de CO₂ en plus dans les 50 prochaines années. Et le projet autoroutier sera quasiment à zéro. Cependant, le projet autoroutier générerait presque deux fois plus de tonnes de CO₂ que le projet alternatif pour sa construction.

Hervé de Monvallier : Bonsoir, Hervé de Monvallier, je suis le représentant des propriétaires à la Chambre d'agriculture. Je suis complètement d'accord avec Madame quant au fait qu'il faut développer les circuits courts, les productions autour des centres urbains de façon à améliorer cette proximité. Mais il faut bien réaliser que dans la Vienne, la production agricole peut nourrir huit fois la population du département. Ce qui veut dire, mathématiquement parlant, que près de

90% de la production agricole de notre département prend la route pour être consommée ailleurs. Le savoir change la perspective.

Je voudrais également souligner un autre point. 500 hectares de terres agricoles, c'est effectivement ce qui risque d'être perdu sur chacun de nos deux départements puisqu'on est à peu près à égalité en linéaire. C'est beaucoup. Mais ces 500 hectares, je pense qu'il faut les mettre en perspective avec la surface qui est aujourd'hui en friche, la surface agricole qui est aujourd'hui inexploitée. La question que je me pose est celle du lien entre cette question et celle d'une meilleure desserte de ce territoire. Est-ce qu'un meilleur accès ne pourrait pas permettre la remise en état de ces secteurs, dans le Montmorillonnais, autour de Bellac, qui sont aujourd'hui à l'abandon au niveau agricole ?

Claire Germon : Bonsoir, Claire Germon. Je fais partie de Terre de liens. J'ai bien compris qu'une demi-heure d'exposé sur la LGV, c'était probablement pour nous expliquer que les compensations permettaient de faire passer le reste. Je suis originaire des Pays de la Loire et je vais souvent à Nantes. Comment se fait-il qu'entre Bressuire et Nantes, il a pu se faire une deux fois deux voies, et que nous n'avons rien de comparable pour des itinéraires pourtant beaucoup plus courts entre Bressuire et Poitiers et entre Poitiers et Limoges ? Pourquoi est-ce qu'on ne privilégie pas une deux fois deux voies, qui est déjà commencée, puisqu'il y a déjà une déviation à Fleuré ? Il me semble que cela pourrait être un compromis, entre la nécessité d'avoir une circulation plus facile entre ces deux métropoles, et les problèmes d'emprises, de coûts et d'émissions de CO2 posées par le projet autoroutier. Entre Poitiers et Angoulême, ils sont également en train en ce moment de terminer les sections qui n'étaient pas encore à deux fois deux voies. Pourquoi est-ce que ce qui est possible dans certains secteurs, pas loin de chez nous, ne l'est pas dans cette région ?

Michel Duzelier : Je dirai, Madame, que c'est l'histoire des projets. Effectivement, on a un levier qui est le contrat de plan Etat-Région et on a certains axes qui, finalement, au gré du temps, sont aménagés en totalité. C'est le cas par exemple de la RN10 entre Angoulême et Poitiers. Cela dépend beaucoup aussi du niveau de trafic. Vous avez sur la RN10 un trafic très élevé sur Angoulême-Poitiers, comme sur Angoulême-Bordeaux. Il y a eu des priorisations qui ont été faites, et au gré du temps, effectivement, on a des sections qui sont aménagées, comme sur la 141 entre Angoulême et Limoges. Entre Poitiers et Limoges, il y a une histoire qu'on a présentée au gré des réunions publiques. Et c'est pour cette raison que différents scénarios, dont le scénario autoroutier, font l'objet d'une concertation.

Gilbert Beaujaneau : Bonsoir, Gilbert Beaujaneau, maire de Nieuil-l'Espoir. Je voudrais revenir sur le tracé de l'autoroute. Ici, on a la départementale numéro 1 qui traverse tout le département, et je voudrais savoir où se trouvent les échangeurs. Il y en a un sur la partie réalisée sur Fleuré, sur la quatre voies. L'autre doit se trouver à Mignaloux. Est-ce qu'on a une sortie entre les deux ? Parce qu'autrement, on coupe le département en deux par la D1 qui sera fermée.

Philippe Landais : Alors, à ce stade, il a fallu faire des hypothèses. Les hypothèses qui sont faites aujourd'hui, c'est un échangeur du côté de la RD951, sur le secteur de Mignaloux, et un autre échangeur sur Fleuré.

Jean Veyrat : Est-ce que dans ce cas, la RD1 serait fermée ?

Philippe Landais : Non, des rétablissements sont prévus pour pouvoir passer sur ou sous l'aménagement. D'ailleurs, la question peut se poser également pour le scénario alternatif, puisqu'on a aussi un aménagement qui est prévu dans le même secteur. Donc, il y a un rétablissement de la RD1 par un ouvrage. En ce qui concerne les échangeurs, dans le scénario autoroutier, on était plutôt sur une l'hypothèse d'un échangeur à Fleuré, même si à ce stade, on est sur des études plutôt macro. Et la localisation de l'échangeur est quelque chose qui aujourd'hui est de l'ordre de la prévision. Des études un peu plus détaillées devront être réalisées pour trouver l'optimum entre un échangeur qui serait plutôt sur Fleuré, ou sur la RD1. Ce n'est pas complètement arrêté.

Jean-Luc Herpin : Bonsoir. Jean-Luc Herpin, de Mignaloux-Beauvoir. C'est intéressant que l'on parle d'échangeurs. Il n'y en a pas beaucoup. Cela coûte cher. Comme il n'y a pas beaucoup d'échangeurs, les ruraux vont allonger leurs trajets pour aller prendre l'autoroute. Si toutefois ils ont envie de prendre l'autoroute... On nous annonce que le but principal, c'est de sécuriser et de gagner du temps. On n'a jamais eu autant de temps libre que de nos jours, et on a l'impression qu'il faudrait encore en gagner sur la route.

On parlait de l'autoroute Poitiers-Bordeaux. Si on la compare avec la quatre voies Poitiers-Bordeaux, on se rend compte que les camions sont surtout sur la quatre voies, parce que c'est gratuit. Ils occupent une ligne de chaque côté. Parfois, ils se mettent à doubler, alors qu'ils n'ont pas le droit. Rien d'étonnant : par l'autoroute, ils ont au moins de 30 kilomètres de plus à faire et c'est payant.

Pour une fois en tout cas, nous avons eu des chiffres concernant les émissions de gaz à effet de serre liées à la construction. C'est la première fois qu'on voit ces chiffres, qu'on réclamait depuis longtemps. Félicitations !

Quelqu'un a évoqué les microparticules. Moi, je voudrais parler des microparticules des pneumatiques. Une bande de roulement, ça s'use. Et avec l'effet de lessivage des eaux, on en retrouve, paraît-il maintenant jusque dans les glaces du Groenland.

Contrairement à ce qui a été dit, si on prend un véhicule en linéaire, quand vous roulez à 90 km/h et que vous passez à 130, vous allez doubler la consommation, pratiquement. Alors, il ne faut pas dire qu'il va y avoir moins de consommations sur une autoroute.

Jean Veyrat : Est-ce qu'on est en mesure d'apporter une réponse sur cette question concernant la prise en compte des émissions de particules ?

Benjamin Bondil : Monsieur Carles a commencé à répondre. Il n'y a pas eu de modélisation qui a été faite à ce stade des études sur la qualité de l'air par rapport aux polluants atmosphériques, parce que cela dépend beaucoup du tracé qui sera éventuellement retenu. Donc, c'est une thématique qui devra et qui sera obligatoirement traitée dans le cadre des études ultérieures.

Jean Veyrat : Merci. Nous avons une personne qui souhaite poser une question via l'application Zoom.

Vincent Laroche : Bonsoir, je m'appelle Vincent Laroche. Pour commencer, je suis un peu surpris qu'aucune mention n'ait été faite du rapport de l'Autorité environnementale, puisque cette réunion devait être l'occasion d'une synthèse sur cette question. Peut-être que des intervenants pourraient nous présenter les conclusions de ce rapport.

Concernant le volet agricole, je voudrais dire que l'autoroute est une réponse anachronique. Anachronique, parce que l'autoroute sera mise en service au plus tôt en 2030, probablement un peu plus tard s'il y a des recours. Or, la situation agricole est déjà une situation d'urgence, puisqu'on a perdu en Haute-Vienne 1200 fermes sur les dix dernières années. On a perdu beaucoup de surfaces agricoles également. Toujours en Haute-Vienne, entre 2000 et 2010, on a perdu 14 000 hectares, et on continue de perdre 200 à 250 hectares par an. Et le seul projet d'autoroute nous ferait perdre si j'ai bien compris à peu près 500 hectares, ce qui équivaut à peu près à trois années d'artificialisation à l'échelle de notre département. Ce qui est considérable.

Je ne vois donc pas en quoi l'autoroute pourrait avoir des effets bénéfiques sur le secteur agricole, parce qu'elle va arriver trop tard de toute façon. On a la moitié des agriculteurs qui vont partir à la retraite d'ici cinq à dix ans. Sur le nord du département, la moitié des agriculteurs, cette moitié qui va partir à la retraite, détient 80% du cheptel ovin. L'autoroute arrivera donc bien trop tard pour être une réponse.

J'ai par ailleurs une question pour Madame Gachelin concernant la renaturation. J'aimerais connaître le coût d'un mètre carré ou d'un hectare renaturé : combien ça coûte, des terres bétonnées qu'on rend à la nature ? J'aimerais également savoir si le coût des compensations est compris dans les différents chiffrages du projet, parce que je n'ai trouvé aucune mention du coût de ces compensations éventuelles dans le coût du projet.

Madame Gachelin : Sur cette question du coût de la renaturation, je vais me renseigner. J'apporterai une réponse après cette réunion car je n'ai pas l'information.

Romain Léo, bureau d'études Explain: Concernant le coût des mesures compensatoires, absolument, ce coût a bien été pris en compte dans l'ensemble des estimations. Cela a été chiffré, de mémoire, à environ 30 millions d'euros hors taxes.

Benjamin Bondil : Je me permets de répondre à votre première question sur l'avis de l'autorité environnementale. Il faut bien comprendre que c'est un avis qui est là pour cadrer les attendus concernant la poursuite des études. C'est un peu un cahier des charges de ce qui doit être réalisé, conformément à la réglementation.

Vincent Chenu : Bonsoir, Vincent Chenu, maire de Savigny-Lévescault. Pour faire suite à la question posée par mon collègue, maire de Nieul, Monsieur Beaujaneau, sur les échangeurs, la réponse qui a été apportée, me semble-t-il, et j'ai peut-être mal compris, c'étaient des échangeurs sur la 147, mais également sur la 951. Est-ce que cela sous-entendrait que le tracé nord, entre la 147 et la 951 est déjà acté ? Est-ce que vous faites allusion au tracé des treize kilomètres passant par Savigny, et se rattachant sur la 951 ? Bref, est-ce que le tracé est déjà acté ?

Michel Duzelier : Le tracé du projet autoroutier n'est pas acté. Pour mener les études et se mettre dans une perspective macro la plus pessimiste possible, les bureaux d'études ont pris pour hypothèse la déviation la plus longue pour calculer les coûts de construction. Mais, il n'y a aucun tracé qui est acté à ce jour.

Laurent Blot : Bonsoir. Laurent Blot, Savigny Vent Debout, à Savigny-Lévescault. Dans le dossier, on a mis en avant un certain nombre d'arguments pour valoriser le scénario autoroutier : on allait désenclaver un territoire, on allait dynamiser l'économie. Or, je l'ai déjà précisé, tous ces éléments sont faux.

Sur le site de la DREAL, vous avez un ensemble de documents que chacun peut aller consulter. Vous avez par exemple une fiche concernant les effets sur l'économie locale. On y lit qu'une voie rapide de type autoroute ou deux fois deux voies ne va pas dynamiser l'économie du secteur. Elle va simplement déplacer des zones économiques, notamment les zones artisanales. Vous allez vous apercevoir qu'une entreprise va se déplacer parce qu'elle sera peut-être plus proche de l'autoroute, mais il n'y aura pas des créations d'emplois pour autant. Une deux fois deux voies ou une autoroute va amplifier les phénomènes en place.

Un autre sujet abordé dans le dossier, c'est la désertification. La désertification, quand elle est en cours, on s'aperçoit que ce n'est pas facile d'inverser la tendance. On peut prendre l'exemple de Ruffec, que l'on connaît tous ici. Ruffec se situe à peu près à mi-distance entre Poitiers et Angoulême. Et Bellac, même si ce n'est pas tout à fait à mi-distance, entre Limoges et Poitiers. On s'aperçoit qu'à Ruffec, la démographie depuis vingt ans, et notamment depuis que tous les tronçons entre Poitiers et Angoulême ont été réalisés en deux fois deux voies, la démographie à Ruffec ne cesse de baisser. À tel point qu'en ce moment, si vous voulez investir dans une zone artisanale, vous avez à Ruffec des terrains qui se vendent à 4 euros le mètre carré.

L'autre élément, très important, qui a été mis en évidence par la CCI de Limoges, c'est l'accidentologie. Toujours sur le site de la DREAL, vous avez un document qui analyse l'accidentologie sur la 147 et sur la Nationale 520. Il en ressort que la 147 n'est pas la troisième route la plus accidentogène de France, comme le précise Pierre Massy, de la CCI de Limoges. On en est très loin. D'ailleurs, la DREAL a précisé qu'on était plutôt à la trentième place qu'à la

troisième. De plus, quand on y regarde de près, on se rend compte que l'accidentologie a diminué de 53% sur la 147 au cours des cinq dernières années. On a donc utilisé des accidents très importants pour dire que cet axe était très accidentogène, mais la réalité est tout autre.

Pour finir, je voudrais parler de la transparence de l'ensemble du dossier de concertation. Souvenez-vous, nous avons reçu dans nos boîtes aux lettres un document nous indiquant que nous pouvions nous informer sur un projet d'autoroute. Le dossier de concertation, il fait plus de 80 pages et il n'y est pas seulement question d'un projet d'autoroute, mais aussi d'un projet alternatif. Quand vous regardez dans le détail, vous constatez qu'il y a 24 pages sur le projet d'autoroute, et seulement neuf sur le projet alternatif. Ce qui pose déjà un problème de transparence de l'information. Ensuite, quand vous regardez tous les éléments du dossier, vous vous apercevez que l'on a mis l'accent sur tous les éléments, concernant l'accidentologie notamment, qui pouvaient convaincre de la nécessité d'une autoroute. Si l'on débat, c'est parce qu'il y a deux possibilités, peut-être plus d'ailleurs. Donc, la transparence, pour moi, n'est pas complètement respectée et j'aimerais que les garants veillent à ces aspect-là.

Jean Veyrat : Monsieur Pagnucco, parmi les questions posées, il y en avait une sur les effets de l'autoroute sur le dynamisme des territoires. L'incidence est positive dans certains cas, dans d'autres, elle ne l'est pas. A-t-on des retours d'expérience sur cette question ?

Fabrice Panicos/Pagnucco : Ce n'est pas un projet tel qu'une autoroute qui va forcément apporter du dynamisme. Tout le monde est d'accord là-dessus, je pense. Toutes les études qui ont pu être faites, et que vous retrouverez sur le site de la concertation, vont dans ce sens. Et le but de mon intervention, c'était de dire qu'un projet ne va pas à lui seul créer de l'emploi ou permettre de créer de nouvelles zones d'habitat. Ce projet, il doit être accompagné. Et on aurait tort, dans des territoires déjà en déprise comme ceux que vous avez cités, de voir la source du salut dans un projet d'infrastructure. Dans certains cas, l'infrastructure pourra même accentuer le phénomène de déprise. Des véhicules qui passaient à 90 km/h, vont passer beaucoup plus vite, et ils ne vont pas s'arrêter si on ne fait rien pour accompagner ce gros projet d'infrastructure routière.

Benoît Leleur : Bonsoir, je suis Benoît Leleur, agriculteur. Le sujet qui se pose aujourd'hui, c'est ni plus ni moins que l'avenir de l'humanité. Est-ce qu'on va pouvoir continuer à vivre sur cette planète ? On se réunit aujourd'hui pour savoir quelles autres cicatrices on pourrait faire à cette planète. Est-ce qu'on ne pourrait pas faire une nouvelle route, dépenser de l'argent pour mettre des bulldozers et détruire encore un peu plus cette planète ? Histoire d'être encore un petit peu plus mal, et de compromettre encore un peu plus notre avenir. Moi, je pense que l'autoroute, la demi-autoroute, la déviation, tout ce que vous voulez, on met ça à la poubelle. On oublie en fait, et on travaille ensemble pour savoir comment on fait pour survivre ici et garder une planète vivable. Et l'argent, le temps, on les utilise pour imaginer une autre société, une société qui protège la planète et qui, par voie de conséquence, nous donne une hypothèse de survie.

Lisa Belluco : Bonsoir, je suis Lisa Belluco, de Poitiers. C'est un peu dur d'intervenir après Monsieur, parce que je suis tout à fait d'accord avec ce qu'il a dit. Je voulais en préambule vous demander à tous si vous avez lu le deuxième volet du sixième rapport du GIEC, qui a été publié hier. Il nous rappelle qu'en fait, ce n'est pas deux degrés de réchauffement qu'il faut viser, mais 1,5 degré, et que si l'on dépasse ce seuil, on est vraiment mal barré.

Je voulais revenir sur le sujet des trafics, parce que si j'ai bien compris, en fait, personne ne va prendre l'autoroute ou pas grand monde. On fait donc une autoroute juste pour faire passer des camions. C'est en substance le message que suggère le bilan carbone. Le bilan carbone n'a pas l'air de prendre en compte le trafic de l'autoroute en l'additionnant au trafic de la route existante, qui va rester la plus utilisée puisqu'elle sera gratuite. Et elle repassera dans un certain nombre de centres-bourgs.

Sur le trafic, toujours, je ne comprends pas trop pourquoi on ne prend pas en compte un effet rebond et donc une augmentation de trafic. Et cinq minutes après, on nous dit qu'une autoroute, c'est formidable parce que cela va augmenter l'attractivité du territoire et cela va faire venir des gens. En fait, je pense qu'il faudrait quand même prendre en compte une augmentation de trafic et la comptabiliser quelque part. En tout cas, j'y vois quelques incohérences.

Et enfin, concernant la biodiversité, je n'ai rien entendu à propos de l'impact du fractionnement des habitats. Or, on sait que les infrastructures linéaires séparent les habitats et que c'est la première cause d'effondrement de la biodiversité sur la planète. Et donc, la compensation telle qu'elle nous a été présentée n'est pas une réponse valable puisque l'enjeu, c'est le maintien des continuités et pas le maintien d'espaces limités pour les habitats. Qu'est-il prévu pour le maintien de continuités et la limitation du fractionnement des habitats ?

Michel Duzelier : Les trafics ont été modélisés, comme pour tout projet routier. Le territoire a été observé de près, il y a eu des enquêtes origine-destination, et ensuite une modélisation du projet autoroutier. On estime le taux de captation de plus de 50% pour les véhicules légers, et de plus de 70% pour les poids lourds. Le modèle tient compte des usages, des habitudes, toutes ces données ont été agrégées pour être au plus près de la réalité.

Alain Verot : Dans le document projeté, qui sera mis à votre disposition, on cite les 842 ouvrages de transparence écologique qui ont été mis en place sur la LGV SEA : essentiellement des buses hydrauliques ou des dalots, des voûtes ou cadres, des passages grande faune (35 à l'échelle de la ligne). Ce qui est déjà beaucoup, sachant qu'on a pas mal de grands viaducs qui permettent d'avoir une transparence. Sur le tracé du projet routier ou autoroutier, on a la chance d'avoir du relief, notamment quand on se rapproche de Limoges. Et plus on a du relief, plus il est facile de valoriser les traversées de vallons, de vallées, pour faire passer la faune sauvage, quelle que soit sa dimension. Et c'est la meilleure des transparences, plutôt que des passages grande faune supérieurs. Mais tout cela fait partie des mesures de réduction, il ne s'agit pas de compensations en tant que telles.

Intervention du public : Bonsoir. J'ai une question simple : quand saurons-nous quel projet doit être lancé, et à quelle date ? Comme beaucoup d'autres personnes, nous risquons d'être fortement impactés et nous avons besoin de savoir...

Jean Veyrat : Monsieur Duzelier, quel est le calendrier de prise de décision sur le projet d'autoroute, et à quelle date connaîtra-t-on le tracé précis ?

Michel Duzelier : À l'issue de la concertation, qui se terminera donc le 20 mars, les garants remettront leur bilan. Ils auront un mois pour le faire. Et nous, maître d'ouvrage, nous aurons deux mois pour tirer les enseignements de cette concertation. Il ne vous aura pas échappé qu'il y a des élections prochainement. Il reviendra donc au nouveau gouvernement de décider de la suite à donner au projet. En cas de feu vert, nous aurions une enquête publique à l'horizon 2025, avec le lancement à cette date des appels d'offres.

Quant au tracé, il sera précisé dans le cadre des études détaillées, préalables à l'enquête publique, c'est-à-dire dans les deux ou trois ans à venir. Aujourd'hui, on a seulement des fuseaux. Les études détaillées réalisées par les bureaux d'études déboucheront sur des variantes de tracé, et c'est à ce moment-là seulement que l'on aura une vue précise des impacts, notamment pour les zones d'habitation concernées.

Jean Veyrat : Peut-on préciser la largeur du fuseau tel qu'on le voit sur les cartes ?

Michel Duzelier : La largeur est variable. Si on devait zoomer, il fait plusieurs kilomètres de large. C'est un fuseau de passage de moindre impact, où on a évité toutes les zones sensibles.

Pierre Quintard : Bonsoir. Pierre Quintard, j'habite à Mignaloux. À propos de la consommation d'espace, on a distingué les espaces verts et les espaces urbains, avec une différence entre les deux projets. Je n'ai pas très bien compris. Serait-il possible d'avoir des précisions ?

Jean Veyrat : Je me tourne vers Monsieur Bondil. Pourquoi une différence de consommation d'espace entre les deux projets ?

Benjamin Bondil : C'est que pour le scénario alternatif, on a plus de raccordement au réseau existant que pour le tracé autoroutier, où on est vraiment en tracé neuf sur l'ensemble du parcours. Comme on doit se connecter plusieurs fois à la RN 147, il y a potentiellement plus d'impacts sur les milieux urbanisés, du fait de cette proximité du tracé. C'est la raison pour laquelle le tracé alternatif pourrait avoir un peu plus d'impacts. La différence serait de quelques hectares.

Stéphane de Veyriras : Bonsoir. Stéphane de Veyriras, conseiller départemental de Bellac. J'ai été vraiment très intéressé par ce débat, et je pense que les garants peuvent être satisfaits du

travail qui a été fait. Mais les présentations montrent bien que rien n'est arrêté, rien n'est figé, et tout est à construire.

J'ai bien entendu que les décrets de la loi Climat et Résilience étaient attendus, qu'un observatoire était en place, et qu'in fine, la vraie question était de savoir si ce projet est d'envergure nationale ou régionale. On va sans doute bientôt nous dire que la balle est dans le camp de Rousset. Ou qu'elle est dans le camp de l'État. Je préférerais presque qu'elle soit dans le camp de Rousset, parce que quand je vois l'état dans lequel l'État nous a mis, je suis triste.

Contrairement à mon camarade derrière moi, je pense que la R520, la D2000, doit faire partie du projet sur tout le linéaire qui relie Limoges à Poitiers, et même à Parthenay et vers Nantes. Il s'agit d'un itinéraire structurant, et l'État nous promet depuis des années le doublement de la D2000, ce qui n'est toujours pas fait depuis les années 95. L'État nous promet, dans le cadre du CPER, des opérations qui sont reportées sans arrêt, peut-être aujourd'hui au prétexte d'une étude ou d'un grand débat. Mais on repousse sans arrêt tous ces projets.

J'ai plusieurs questions. Qu'en est-il, dans le cadre de la loi Climat et Résilience, du respect des objectifs prévus dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone ? Par ailleurs, qui va faire respecter ces contrats, ces conventions, ces promesses que nous faisons tous au niveau du climat par le biais d'un concessionnaire ? Quels seront les moyens de pression pour faire respecter ces engagements à un concessionnaire ? Et je ne parle pas du coût de la construction et du coût de la gestion, puisque les déficits, on a bien compris, seront portés par les collectivités. Ces déficits ne sont pas estimés, mais aujourd'hui, sur le trajet de la LGV qui nous a servi d'exemple, il y a 300 sites qui sont protégés et qui doivent être gérés. Demain, sur un tiers du trajet, il y en aura une centaine. Qui fera respecter les engagements du concessionnaire, en matière de climat en particulier ?

Michel Duzelier : Le projet est soumis à la réglementation. Tout à l'heure, on a parlé de l'Autorité environnementale. Comme l'a dit le représentant du bureau d'études, les prescriptions de l'Autorité environnementale viendront nourrir l'étude d'impact, et , le projet ne pourra se faire que s'il y a eu une autorisation environnementale. Sinon, il ne se fera pas.

Pour ce qui est du concessionnaire, un contrat sera passé avec lui, et ce contrat comportera des clauses très précises. Les contrats de concession courent généralement sur une durée de cinquante ans, et le contrat qui sera signé fera l'objet de contrôles - il y a un service dédié au Ministère - tout au long de la durée du contrat.

Stéphane Patrier : Bonsoir. Stéphane Patrier, président de l'association AIDDE sur Sèvres-Anxaumont. Je n'ai pas bien compris comment serait compensée la perte de terres agricoles. Il y a quelques exploitants agricoles ici ce soir, et je pense que cela pourrait éventuellement les intéresser.

Benjamin Bondil : Dans le cadre des études ultérieures, il y aura un diagnostic plus précis du territoire agricole qui sera traversé, avec les exploitations, leur nature, leur intérêt, les chemins agricoles... Et une fois que les impacts seront définis précisément, il y aura certainement des impacts résiduels et donc des compensations.

Philippe Landais : Pour vous répondre, il y a deux types de compensations sur le milieu agricole. Il y a des compensations qu'on appelle individuelles. Cela couvre la perte de foncier et la perte d'exploitation sur plusieurs années. C'est du financier. Et il y a de la compensation collective. Le principal exemple, en termes de compensations collectives agricoles, c'est ce qu'on appelle l'AFAP. C'est de l'aménagement foncier. C'est du remembrement. Cela se fait à une échelle beaucoup plus large que le projet. C'est une réflexion globale suite à la DUP, pour réorganiser le foncier, pour pérenniser l'activité agricole.

Elisabeth Lévêque : Bonsoir, Elisabeth Lévêque. Je voudrais rappeler que dans ce projet, il y a un facteur humain à prendre en compte. Des gens vivent aux abords de la 147 depuis très longtemps en attendant des évolutions.

Pour ce projet d'infrastructure, deux fois deux voies ou autoroute, on nous annonce un contournement des centres-bourgs. De ce point de vue, il y aura à l'évidence des répercussions positives pour qualité de vie, en réduisant les nuisances sonores et les rejets de polluants, qui sont dus à l'excès de trafic et à la congestion dans ces zones. Et je pense que ce que nous vivons en proximité de Poitiers, les gens doivent également le vivre en proximité de Bellac.

Je voudrais savoir combien de riverains verront leur situation améliorée en raison de ces contournements de centres-bourgs. Et inversement, sait-on combien d'habitants ou de riverains seraient potentiellement concernés par la nouvelle infrastructure ?

Philippe Landais : Nous avons travaillé sur la question. Une fiche est en préparation et vous aurez des éléments très prochainement.

Patrick Ferrer : Bonsoir. Patrick Ferrer, Association DECAPE à Mignaloux-Beauvoir. Je voulais dire deux choses. Tout d'abord, effectivement, la remarque qui vient d'être formulée sur l'impact humain de ces tracés me semble tout à fait fondée. Notre association, avec des médecins et des gens qui travaillent sur les questions environnementales, a préparé un dossier que je vais communiquer sur le site de la DREAL et aux garants. Nous avons, pour les treize derniers kilomètres du tronçon arrivant sur Poitiers, présenté différents scénarii de contournement de Mignaloux-Beauvoir, avec la mesure et la qualification du nombre de bâtis impactés. Le recensement des populations ne permet pas d'avoir le détail, mais on peut partir sur un ratio, comme c'est du résidentiel, de deux ou trois personnes par bâti. Et on arrive à quelque chose de tout à fait intéressant.

On s'aperçoit qu'aujourd'hui, on a plus de deux mille personnes impactées sur le tracé de la 147, et qu'il y a un contournement au nord qui diviserait par trois, voire par quatre, le nombre de bâtis et de personnes impactés. On rendra public ce document, avec une analyse des incidences du trafic sur la santé humaine. On parlait tout à l'heure des microparticules, des rejets atmosphériques des moteurs, mais également des nuisances sonores sur la santé. Ce sont des médecins qui ont rédigé ce document, donc je pense qu'il est publiquement défendable.

Maintenant, j'ai une interrogation qui s'adresse à tous les participants ici, et notamment aux élus. Ce dossier, depuis le début nous interpelle parce qu'en définitive, il mêle deux choses. Il semble lier le projet autoroutier au devenir des engagements déjà pris par l'État et par la Région il y a plusieurs années dans le cadre du CPER. Ces dossiers inscrits au CPER doivent vivre leur vie, indépendamment du projet autoroutier que l'on nous propose. Les dossiers prévus au CPER sont réalisables sous une échéance de dix à quinze ans. Je le rappelle, sur ce tracé, il y a cinq dossiers inscrits au CPER. Certains sont financés, d'autres restent à financer. Dans toutes les présentations, il semble être induit que ces projets soient liés à la décision concernant le projet autoroutier ou la variante alternative.

Je me tourne donc vers les représentants de l'État, vers les élus départementaux ou locaux en disant : faites en sorte que les cinq dossiers qui sont des engagements de l'Etat inscrits au CPER soient déjà réalisés. N'attendons pas, pour les réaliser, la prise de décision sur l'autoroute ou un tracé alternatif. Sinon, dans trente ans, les dossiers CPER seront oubliés et n'auront toujours pas avancé. Avançons sur le CPER, et pour le reste, continuons de débattre pour trouver un modus vivendi.

Jean Veyrat : Monsieur Duzelier, est-ce que l'aboutissement des projets CPER est conditionné au projet d'autoroute ?

Michel Duzelier : Non, pas du tout. Dans le dossier de concertation, les quatre opérations CPER sur la 147 et le cinquième sur la 520 constituent le scénario de référence. Et le scénario de référence se réalisera, qu'il y ait ou non un projet d'autoroute. Ces opérations inscrites au CPER se poursuivent à un rythme soutenu, puisqu'on a au moins deux opérations dont les travaux vont débuter dès cette année : la déviation de Lussac-les-Châteaux dans la Vienne, et les créneaux de dépassement au nord de Limoges.

Intervention du public : Au vu de la situation de la planète, je suis vraiment surprise de voir que finalement, on ne parle que de voitures. Je pense qu'il y a deux urgences : désenclaver le monde rural, et relocaliser la production alimentaire. Pour désenclaver le monde rural, pourquoi ne pas renforcer l'offre de TER, notamment entre Lussac et Poitiers ? Et Mignaloux pourrait être un pôle multimodal pour aller au CHU, à la fac, etc. Même à Chauvigny, il y a une voie ferrée. Pourquoi ne pas l'utiliser ? Il faut vraiment aussi des pistes cyclables. Il faut se bouger et passer au monde d'après. Il y a urgence.

Quant à la relocalisation de la production alimentaire, je suis membre de Terre de Liens et j'ai contribué à Poitiers à l'élaboration du plan alimentaire territorial. J'aimerais que vous deviniez le chiffre de la production alimentaire que nous consommons sur les quarante communes de la Communauté de Poitiers : 1,5%. Il va falloir qu'on relocalise, qu'on garde ces terres parce que nous en aurons besoin, et cesser de déplacer des camions pleins de nourriture, alors que nous avons des terres ici.

Intervention du public : Je voulais savoir pourquoi il n'y avait pas d'étude de mobilité alternative au "tout voiture" ou au "tout camion" ? Cela passe aussi par là, le sauvetage de la planète, le sauvetage des habitants et du vivant en général.

Intervention du public : Je voudrais dire deux ou trois choses. D'abord, je trouve qu'il y a quelques imprécisions, quelques approximations dans toutes ces études. Et puis, je relève aussi un optimisme indémodable qui ferait qu'au niveau de la compensation, par exemple, l'activité anthropique pourrait entraîner un gain pour la nature. C'est bien la première fois que j'entends cela. Et les membres du GIEC, je pense, seraient un peu surpris eux aussi, par ces remarques concernant ces compensations qui pourraient entraîner parfois un gain pour la nature.

Intervention du public : On a deux tronçons, Poitiers-Lussac, et Bellac-Limoges, qui sont particulièrement chargés. Entre les deux, je ne vais pas dire qu'il n'y a rien, mais le trafic est seulement de 100 000 véhicules/jour. Il faut donc se concentrer sur les flux entre Poitiers et Lussac, Bellac et Limoges, avec des bus à haut niveau de service, des trains, et bien sûr du covoiturage.

J'ai une question pour la DREAL. En cas de réalisation du tracé long, qui semble privilégié à ce stade, comment va-t-on traiter le problème des flux locaux sur Mignaloux ? Parce qu'avec ce tracé, et une déviation sur Savigny et Sèvres, on doit s'attendre à de gros problèmes de circulation dans cette zone.

Intervention du public : Sur de nombreuses questions qui ont été posées, il y a eu toujours cette même réponse : "c'est modélisé". Le trafic est modélisé, les tonnes de CO2 sont modélisées, etc. Mais est-ce qu'on prend en compte l'ensemble des changements climatiques en cours dans ces modèles ? Est-ce que ces modèles ne vont pas être rapidement dépassés, surtout dans cette période qui court jusqu'en 2060 ?

J'avais une autre question par rapport à ce qui nous a été répondu tout à l'heure. Quand on change une terre de destination, ce n'est plus un puits de carbone. Alors, pourquoi est-ce que cela pose un problème, la déforestation de l'Amazonie ? Pourquoi est-ce qu'on crie tous au scandale ? L'Amazonie a bien joué son rôle de puits de carbone à un moment donné. Pourquoi est-ce que l'on s'indigne de la déforestation ? Je ne comprends pas que l'on ne prenne pas en compte dans les modèles ce type d'interrogations qui semblent aller de soi dans les rapports du GIEC.

Nous, on n'a pas la force d'un bureau d'études. Est-ce qu'au niveau des remarques qu'on peut faire individuellement, on a un poids par rapport à des études d'impact dont les modèles sont peut être discutables par rapport au choix final d'un projet ?

Conclusion de la réunion

Jean Veyrat : Je vous remercie. Je vais laisser aux garants le soin de conclure cette réunion.

Jean-Daniel Vazelle : Je ne vais pas faire un bilan, bien sûr, de ce qui a été dit ce soir. Mais je voudrais rappeler quand même qu'on est dans une concertation préalable. Ce que vise la concertation préalable, c'est d'évaluer l'opportunité du projet qui est présenté. On est très en amont du projet. C'est pour cela aussi que parfois des réponses ne peuvent pas être apportées, parce qu'on n'a pas de tracé, et que beaucoup de choix n'ont pas encore été arrêtés.

Dans le dossier de concertation, le porteur du projet doit bien sûr présenter son projet, mais dire aussi, s'il ne fait rien, ce qui se passe (la mise en œuvre des projets CPER qui ont été évoqués), et quelles sont les alternatives.

En tant que garant, lorsqu'on regarde le dossier que propose le porteur du projet, on essaye de se mettre à la place de tout le monde et on se demande ce qui doit y figurer pour que les gens le lisent. On sait bien que si le dossier fait 150 pages, les gens ne le liront pas. On demande donc au porteur de projet de simplifier le propos, et de proposer des compléments bibliographiques pour aller plus loin. Mais il y a parfois un peu d'insatisfaction, parce qu'il n'y a pas tout dans le dossier.

J'ajouterai que grâce à vous, grâce à vos contributions, l'information s'est enrichie au fil de cette concertation. Les contributions que vous avez apportées ont permis d'attirer l'attention sur certains points spécifiques qu'il nous a paru important de développer. Nous avons donc demandé au porteur de projet de rédiger des fiches répondant à vos interrogations.

Alors, ces fiches, c'est la contribution du porteur de projet, et vous pourrez peut-être avoir des points de désaccord. Mais c'est l'objet du dialogue que nous avons, et nous essaierons de faire ressortir dans notre bilan ce que vous avez dit.

Voilà. Je vous remercie d'avoir pris part à cette réunion, et je vous invite à continuer à alimenter le site de vos contributions.