



Concertation préalable du public

Compte-rendu de l'assemblée des territoires de clôture

Jeudi 10 mars 2022 – Peyrat-de-Bellac



150 personnes assistaient à Peyrat-de-Bellac à l'assemblée des territoires qui constituaient le dernier temps d'échange public de la concertation préalable sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges. Il s'y ajoutait environ 30 personnes connectées à Zoom ou Youtube, et pouvant intervenir à distance.

L'assemblée se déroulait en présence des garants de la concertation Madame Haudebourg et Monsieur Vazelle, ainsi que de la préfète de la Haute-Vienne Fabienne Balussou et du préfet de la Vienne Jean-Marie Girier. Elle s'est étendue de 18h à 20h45 et a été conclue par une allocution enregistrée par Madame Fabienne Buccio, préfète de la région Nouvelle-Aquitaine.

Introduction de la réunion

Fabienne Balussou : Mesdames, Messieurs,

Je vous prie d'excuser Madame Fabienne Buccio, préfète de la Région Nouvelle-Aquitaine, qui ne pouvait être parmi nous ce soir mais que vous la verrez en vidéo en fin de réunion à l'occasion d'un message qu'elle a enregistré.

Nous sommes à la treizième réunion depuis le 11 janvier, donc 13 communes différentes ont accueilli des réunions sous différents formats. C'est l'illustration de la diversité des modalités de participation et d'échanges, de notre volonté de rechercher la diversité des territoires.

Cette réunion ne vise pas à établir un consensus de toutes les expressions. Vous allez pouvoir continuer à débattre, à exprimer des points de vue. D'ailleurs, la concertation durera jusqu'au 20 mars sur la plateforme internet. Ce soir, nous allons alimenter le débat, à la demande des garants de la concertation. Du point de vue de l'État, il a paru intéressant de pouvoir vous présenter les avis qui ont été recueillis en ligne, les avis qui ont été recueillis lors des débats mobiles de la part d'étudiants, de la part d'usagers de transports, de chauffeurs poids lourds. Il y aura également des tribunes qui seront présentées par certains acteurs locaux dont les garants ont considéré que le contenu est pertinent. Enfin, il vous sera proposé des éclairages de la part d'élus locaux sur l'avenir des territoires.

Au cours de cette réunion, naturellement, il sera question d'infrastructures. C'est évidemment l'élément phare des discussions. Mais il y a un autre volet qui, du point de vue de la préfète de département que je suis -et je salue ici le préfet de la Vienne, qui est également parmi nous- paraît important, c'est naturellement le projet de territoire, la façon dont les différents territoires, les départements pourront coopérer pour accueillir des projets d'infrastructures performants, quelle qu'en soit la forme et quelles que soient les décisions qui seront prises par l'État d'ici quelques mois.

Alors, il me reste à remercier les services de la DREAL qui ont organisé ces réunions. Je vais laisser la parole à Madame Haudebourg, la garante de la concertation, et à l'animateur pour vous présenter les objectifs et les modalités d'organisation des échanges de ce soir. Merci.

Jean Veyrat : Comme l'a expliqué Madame la Préfète, le but de cette réunion est de montrer la diversité des avis qui se sont exprimés pendant les deux mois, et même un peu plus, qu'a duré cette concertation.

La réunion va commencer par un retour sur la concertation en ligne. Il sera présenté par Madame Haudebourg, garante de la concertation, puisque les garants ont lu tous les avis qui ont été postés. C'est un travail important, et elle nous en dira un peu plus, à la fois sur l'aspect quantitatif et qualitatif des contributions. Il y a eu des débats mobiles qui ont permis d'aller à la rencontre du public. Nous aurons donc aussi un retour sur ces débats par l'association E-Graine qui les a mis en œuvre. On aura ensuite les tribunes des acteurs locaux, puis un premier temps d'échanges avec le public. Ensuite, il y aura une table ronde avec des élus locaux, des élus des deux départements, sur la question du projet de territoire. On vous expliquera pourquoi ce sujet du projet de territoire est important et pourquoi il fallait l'aborder au cours de cette dernière réunion. Nous aurons alors un nouveau temps d'échanges avec le public, avant la conclusion de la réunion par les garants et la Préfète de région.

C'est un programme assez dense, mais on va essayer d'avoir quelque chose de rythmé. Nous pouvons passer au premier exposé, celui de Madame Haudebourg, garante de la concertation.

Retour sur la concertation en ligne

Sylvie Haudebourg : Mesdames et Messieurs, bonsoir et merci de votre présence. La concertation se passe aussi sur le site du projet, et elle y est même assez dynamique, puisqu'à ce jour, nous avons reçu et fait publier 41 contributions, c'est-à-dire des analyses un peu documentées qui vont de 2 à 15 ou 16 pages, et qui donc ont été publiées sur le site. Elles émanent de 38 acteurs assez différents : des associations ou des collectifs, des collectivités, des organisations issues du monde économique, un parti politique et 14 particuliers.

Que dire de ces contributions ? Déjà, ce que nous pouvons dire en tant que garants, c'est que certaines sont très élaborées, avec des apports d'informations concernant l'opportunité du projet, et des analyses des impacts qui ont retenu notre attention. Nous avons par exemple noté une estimation des émissions de gaz à effet de serre des projets, et des analyses sur les impacts en termes d'artificialisation. Ces contributions sont aussi très élaborées pour certaines au niveau des solutions alternatives, et cela sur un très large éventail d'options, qui vont de l'autoroute autrement, l'autoroute alternative, à divers mix multimodaux rail/route/innovation sociale. Nous avons également relevé des propositions très concrètes d'aménagement. Ce que nous notons, c'est toujours l'expression de convictions extrêmement fortes, à l'image de ce que nous avons entendu jusqu'à présent dans les réunions et les ateliers, avec des demandes ou des préconisations diverses à l'État dans la façon d'envisager le sujet.

Il y a aussi des avis qui ont été déposés sur le site. À ce jour, il n'y a pas loin de 2000 avis déposés, et au 6 mars, nous en avons analysé 1300. Alors, les avis, cela peut être seulement un mot ("pour", "contre"...). Ce sont parfois des mini contributions aussi : des choses assez élaborées que certains d'entre vous ont choisi de déposer sur le site.

Qu'est-ce qu'on peut en dire à ce stade ? Je vous ferai une analyse évidemment extrêmement légère, puisque dans notre bilan, nous ferons une analyse approfondie de tout ce qui a été déposé. Mais que peut-on d'ores et déjà dire de ces 1300 avis que nous avons analysés ? Tout d'abord, que très majoritairement, ils sont le fait de particuliers. C'est important. Cela signifie que les citoyens de la Vienne et de la Haute-Vienne s'expriment sur le sujet. En termes d'origines, très majoritairement, ces avis émanent de la Vienne et de la Haute-Vienne, même si des habitants d'autres départements se sont exprimés, soit qu'ils sont des usagers de la route nationale, soit qu'ils ont des affinités avec la Vienne et la Haute-Vienne et connaissent le sujet.

Enfin, qu'est-ce qu'on peut dire d'autre ? On vous a toujours dit que la concertation n'était pas un référendum. Et nous le maintenons. Pour autant, ce que nous constatons, c'est que les avis sont souvent très tranchés. Ce qui n'est pas étonnant, d'ailleurs. Une autoroute, on est pour, on est contre, on considère que c'est utile, on considère que c'est inutile. Vous voyez ici un petit camembert avec la nature des avis que nous avons analysés. Et vous pouvez constater qu'il y a beaucoup d'avis sur le projet d'autoroute concédé qui sont négatifs ou positifs, et un certain nombre de questions et de propositions. Il y a aussi quelques avis plus neutres de gens qui ne

se positionnent pas, qui amènent une analyse, ou une autre façon de voir, mais sans prendre forcément parti.

Ce qu'on constate donc, c'est que le projet d'autoroute, c'est un sujet clivant, ce qui est normal, ce qui ne nous étonne pas. On constate aussi que c'est un projet qui mobilise et questionne.

Au-delà ces avis, nous avons aussi noté des avis et des questions qui nous sont adressés à nous, garants, sur la concertation et son déroulement. Certains se sont étonnés qu'il n'y ait pas de réunions à Limoges ou Poitiers. D'autres ont regretté que la concertation soit trop centrée sur le routier et qu'une place insuffisante soit faite à l'ensemble des alternatives. Nous avons également pu lire que les analyses étaient insuffisantes sur l'analyse des impacts, ou encore que le dispositif était trop promotionnel par rapport au projet d'autoroute, pas assez transparent, etc. Il y a aussi eu des questions sur la façon dont les avis seront pris en compte, sur la durée de la concertation préalable, et les raisons pour lesquelles il n'y avait pas eu de débat public. Soyez assurés que nous répondrons sur tous ces points dans notre bilan.

Différents mots-clés permettent d'appréhender ces avis que nous avons analysés. 75% de ces avis parlent de systèmes de mobilité au sens large du terme : la route, le rail, etc. Ce qui veut dire qu'il y en a 25% qui ne portent pas directement sur les infrastructures, qu'elles soient routières ou ferroviaires. Pas loin de 30% des avis évoquent le sujet de la sécurité sur la route nationale 147, avec parfois des témoignages. A peu près 20% des avis évoquent explicitement le sujet du péage et de son coût, jugé trop élevé et dissuasif. 10% des avis critiquent explicitement le choix d'une concession. Un quart des personnes abordent les sujets environnement, climat et transition énergétique. Et à plus de 90%, il s'agit d'avis négatifs par rapport au projet d'autoroute. A peu près 17% des avis évoquent les sujets désenclavement et développement économique. À près de 90%, il s'agit d'avis positifs par rapport au projet d'autoroute. Et enfin, environ 30% des avis soutiennent des solutions alternatives à l'autoroute de différentes natures. Cela peut être le scénario alternatif proposé dans le dossier de la DREAL. Cela peut être une deux fois deux voies complète, un report modal sur rail, un mixte rail/route améliorée, etc.

Comme vous pouvez le constater, ces avis sont extrêmement diversifiés, et nous nous attacherons bien évidemment à les analyser dans notre bilan.

Retour sur les débats mobiles

Jean Veyrat : Merci Madame la garante. Cette diversité des avis, on l'a retrouvée sous d'autres formes dans la concertation, et aussi dans les débats mobiles. Avant d'aller plus loin, je vous propose que nous ayons un entretien sur Zoom avec Camille Cartal, de l'association E-Graine de Nouvelle-Aquitaine, à qui a été confiée la réalisation de ces cinq débats mobiles. Madame Cartal, pouvez-vous, pour commencer, nous expliquer ce qu'est un débat mobile, et à quoi cela sert ?

Camille Cartal : Tout d'abord, bonsoir à toutes et à tous. Je suis ravie d'être là, même à distance. Un débat mobile, c'est assez simple. C'est un dispositif dont l'objectif principal est d'aller rencontrer les gens dans l'espace public, sur leur lieu de vie, à des moments où ils ne nous attendent pas forcément.

Pour réaliser ce débat mobile, on a opté pour la convivialité. E-Graine est une association d'éducation à la citoyenneté mondiale, et nous avons une expertise sur toutes les questions de mobilisation citoyenne et de participation citoyenne.

Pour l'organisation de ces débats mobiles, on s'est appuyé sur deux panneaux sur lesquels on a présenté la RN147 telle qu'elle existe actuellement. Un panneau présentait les éventuels tracés d'une autoroute. L'autre panneau présentait la solution alternative proposée, et on a invité les gens à pouvoir apposer eux-mêmes de nouvelles solutions sur ces panneaux. Mais ces deux panneaux ont surtout servi de supports informatifs. En plus de cela, on proposait de distribuer des boissons chaudes, ce qui permet de créer un contact assez rapidement avec les gens qu'on allait rencontrer. On était deux animateurs sur place sur chacun des débats mobiles, et on allait à la rencontre des gens en leur proposant une boisson chaude. Cette approche permet de créer un climat de confiance. On part du postulat qu'avant toute rencontre, enquête et recueil d'avis, il est important d'établir un réel climat de confiance. Une fois ce climat établi, on a ouvert un dialogue avec ces gens, en les questionnant de façon totalement neutre pour recueillir leurs avis et leurs arguments concernant le projet de réaménagement de la RN147.

Jean Veyrat : Où êtes-vous allés, et qui a participé à ces débats mobiles ?

Camille Cartal : Nous nous sommes rendus dans un premier temps dans un restaurant routier à Saint-Bonnet-de-Bellac. Dans un second temps, nous sommes allés à la gare de Lussac-les-Châteaux. Nous sommes allés successivement dans les universités de Poitiers et de Limoges, et enfin, nous nous sommes rendus au marché de Bellac.

Le choix de ces cinq lieux visait à diversifier au maximum les publics. On a rencontré au total 225 personnes, dont des agriculteurs et agricultrices, des commerçants et commerçantes, des artisans, des étudiants, du personnel administratif et tout un tas d'autres profils que je ne vais pas tous énoncer.

Jean Veyrat : Selon les profils, est-ce que vous avez pu noter des différences d'approches sur le projet ?

Camille Cartal : En effet, si on prend les routiers, il est important de souligner le fait que le poids financier que représente une autoroute constitue un frein pour eux et qu'il y a une inquiétude partagée de la profession quant à la disparition possible des petits commerces si une autoroute est mise en place.

Les usagers du train, eux, mettent en avant l'intérêt de valoriser et développer le transport ferroviaire. Ils se sentaient moins concernés par les questions d'aménagement routier.

Les agriculteurs et agricultrices, eux, se sont montrés très inquiets concernant de possibles expropriations, mais ils envisagent positivement le projet d'autoroute, dans lequel ils voient un moyen de développer leur activité et d'accéder plus facilement aux abattoirs.

Quant aux étudiants, il s'agit de la population qui a mis le plus en avant les préoccupations environnementales. Mais il est important de souligner aussi que les étudiants étaient le public le moins informé concernant le projet.

Et enfin, les habitants de Bellac ont montré une grande lassitude quant à ces projets d'aménagements routiers. Mais beaucoup estiment que le réaménagement et une potentielle concession autoroutière permettraient de désenclaver et de redynamiser Bellac. Mais il y a chez eux aussi une crainte concernant de possibles expropriations des terres agricoles.

Jean Veyrat : Merci. Les comptes-rendus de ces débats mobiles sont disponibles sur le site internet de la concertation. Dernière question : est-ce que vous aussi, comme les garants, vous avez reçu quelques propositions alternatives à ce qui était déjà proposé dans le projet porté par la DREAL Nouvelle-Aquitaine ?

Camille Cartal : Il y en a eu beaucoup. J'en citerai seulement quelques-unes. Celle sur laquelle se rejoignent beaucoup, c'est le fait de prioriser, ou en tout cas d'articuler l'aménagement du transport ferroviaire avec le transport routier. Une autre proposition qui a été faite, c'est, s'il devait y avoir une concession autoroutière, d'envisager des tarifs préférentiels pour les usagers fréquents de cette autoroute. Et de réfléchir à des aires d'autoroute où pourraient intervenir des commerçants locaux, avec une signalisation qui valoriserait la visibilité des petits commerces, des communes et des villages situés dans le voisinage de l'autoroute.

Jean Veyrat : Merci beaucoup, Madame Cartal.

Tribunes des acteurs locaux

Jean Veyrat : Nous allons passer maintenant aux tribunes des acteurs locaux. Nous entendrons successivement Monsieur Clédel, pour la CCI de Nouvelle-Aquitaine, Monsieur Galliot, Monsieur Patrier, qui représentera un collectif de 15 associations, Monsieur Forget pour Barrage Nature Environnement, et Monsieur Hyvernaud. Pourquoi ces cinq personnes ont-elles été retenues ? Madame Haudebourg va nous expliquer les raisons de ce choix.

Sylvie Haudebourg : Vous me permettez de m'exprimer encore deux minutes avant de laisser la parole au public. Cette séquence, nous l'avons proposée quand nous avons vu courant février le nombre de contributions, puis, de façon générale, la vitalité et la qualité du débat. C'est quelque chose qu'on fait assez régulièrement dans des concertations ou des débats. Et là, il nous a semblé que toute la matière qui nous est remontée permettait en effet d'envisager ce genre d'exercice, à savoir de demander à quelques contributeurs de porter tout ou partie de leurs contributions de façon publique. Et cette modalité a été acceptée par Madame la Préfète de Nouvelle-Aquitaine et par la DREAL.

Pourquoi ces personnes et pas d'autres ? La première raison, c'est la nécessité de faire des choix, car malheureusement, il n'était pas possible de faire intervenir l'ensemble des contributeurs à cette réunion. Notre point d'entrée, tenant compte aussi des grandes thématiques, des inquiétudes et des questions qui ressortaient de la concertation, c'était de privilégier des sujets liés à l'opportunité au sens large d'une infrastructure entre Poitiers et Limoges, et le sujet des alternatives possibles par rapport aux deux projets que la DREAL porte dans son dossier. Car c'est un sujet qui est souvent revenu : pourquoi ces deux projets et pas d'autres ? Puisqu'il y a des alternatives, pourquoi ne pas parler de ces alternatives ? Et donc, notre sujet, c'était de rester autant que possible sur une vision globale de la problématique Poitiers-Limoges. Le troisième critère, c'était des parties prenantes représentatives de l'ensemble du territoire : Vienne et Haute-Vienne. Et enfin, des positions qui, autant que possible, illustraient la diversité des sensibilités et des convictions en présence.

Cela étant dit, soyons très clairs, le choix des présentations ne vaut pas caution ou soutien des positions présentées. Je préfère le dire : c'est une inquiétude qui a pu remonter. Dans notre bilan, nous analyserons l'ensemble des contributions. Nous avons déjà commencé à le faire et nous demanderons à l'État de se positionner par rapport à chacune. De même, le choix de ces présentations ne préjuge en rien des enseignements que tirera le maître d'ouvrage des différentes contributions.

Voilà, je tenais à préciser ces quelques points avant de donner la parole à nos contributeurs.

Jean Veyrat : Merci. Monsieur Clédel est retardé. Je vais donc appeler Monsieur de Dianous, qui s'exprimera au nom de la CCI Nouvelle-Aquitaine.

Stéphane de Dianous : Madame la préfète, Mesdames et Messieurs les garants, Mesdames et Messieurs les contributeurs et participants au débat public, je vous remercie pour votre

invitation. Je suis heureux de pouvoir présenter la position régionale des CCI de Nouvelle-Aquitaine dans le cadre de la concertation publique sur le projet A147.

En tant que président de la CCI de Nouvelle-Aquitaine, et en tant que représentant des chefs d'entreprise de la région, je souhaite relayer ici la préoccupation des entreprises du nord de la Nouvelle-Aquitaine, qui constatent jour après jour l'insuffisance des infrastructures routières entre Poitiers et Limoges.

118 kilomètres de routes nationales parcourues péniblement en deux heures, avec de nombreux bouchons, ce n'est plus tenable, ni pour les salariés et les entreprises qui empruntent cet axe, ni pour les départements de la Vienne et de la Haute-Vienne qui aspirent à une plus grande attractivité. La CCI Nouvelle-Aquitaine soutient donc avec force et volontarisme le projet d'autoroute A147, car il apparaît comme la solution la plus viable et la plus pertinente pour remédier à cette situation.

Nos élus, rassemblés en assemblée générale, ont adopté le 21 octobre dernier un avis favorable au projet d'autoroute concédée A147, et je tiens à en rappeler devant vous les principaux arguments.

Cette position s'inscrit dans la continuité de la mobilisation active des CCI Limoges Haute-Vienne et Vienne, au sein de l'association A147 Grand Ouest, qui réunit l'ensemble du monde économique des deux départements, avec 2000 adhérents. Nous avons la conviction que l'A147 doit se faire pour deux raisons. Premièrement, pour renforcer l'attractivité des territoires concernés. Deuxièmement, pour offrir de meilleures conditions d'activité aux entreprises de ces territoires.

L'A147 répond aux attentes maintes fois exprimées de désenclavement et de développement de l'attractivité du nord de la région. Elle renforcera l'attractivité de Limoges et de Poitiers, et plus largement de l'ensemble des territoires de la Haute-Vienne et de la Vienne. C'est un enjeu économique, mais c'est aussi un enjeu de cohésion territoriale, de reconnaissance presque symbolique des deux ex-capitales régionales. Nous ne pouvons pas nous satisfaire du fait que les agglomérations de Limoges et de Poitiers ne disposent pas d'une liaison routière rapide et sécurisée entre elles, à la hauteur de leur rang dans l'équilibre régional : deuxième et troisième agglomération de la région, avec 210 000 habitants pour l'aire urbaine de Limoges, 190 000 pour celle de Poitiers. Le nord de la région doit avoir les mêmes droits en termes d'accessibilité que le reste du territoire régional. C'est une question d'équité.

Jean Veyrat : On me fait signe que Monsieur Clédél vient de se connecter sur Zoom.

Stéphane de Dianous : Et bien je termine le bas de la première page, avant de passer le relais au président.

Lorsque l'on regarde une carte du réseau routier d'intérêt régional, le manque de liaisons autoroutières entre Limoges et Poitiers saute aux yeux. La quasi-totalité des grandes agglomérations de la région sont reliées par une autoroute, à l'exception de l'axe Poitiers-Limoges, au nord de la région, et de l'axe Limoges-Périgueux-Agen, à l'est de la région.

Jean Veyrat : Monsieur Clédel, nous allons établir la liaison. C'est à vous.

Jean-François Clédel : Bonjour à toutes et tous. Désolé de n'arriver que maintenant, mais les problèmes de circulation sur Bordeaux, et manifestement l'avance que vous avez prise dans votre programme, font que je suis en retard pour cette présentation.

Madame la Préfète, Mesdames et Messieurs les garants, Mesdames et Messieurs les contributeurs et participants au débat public, je vais poursuivre cette présentation qui vient d'être ébauchée des arguments partagés par les élus des Chambres de commerce et d'industrie de Nouvelle-Aquitaine, en faveur de ce projet d'autoroute concédée A147.

Le premier argument, le renforcement de l'attractivité des territoires, a déjà été évoqué. J'en viens donc au deuxième argument : de meilleures conditions d'activité pour les entreprises des territoires.

En mettant Limoges et Poitiers à une heure de distance, l'autoroute facilitera de facto les échanges économiques entre ces deux agglomérations et leurs bassins d'activité. Et l'A147 est vue par les entreprises comme un moyen de faciliter les déplacements des dirigeants et de leurs salariés d'une ville à l'autre. Pour les entreprises du transport de marchandises en particulier, c'est aussi un moyen de maîtriser les coûts de transport : une préoccupation encore plus importante aujourd'hui avec la flambée du prix des hydrocarbures. À titre d'indication, je citerai un chiffre tiré d'un sondage réalisé en 2017 : 70% des 700 chefs d'entreprise de la Haute-Vienne qui ont été interrogés considéraient que la réalisation d'une autoroute concédée entre Limoges et Poitiers était une priorité. L'attente, on le voit, est bien là du côté des chefs d'entreprise, et il serait regrettable de ne pas répondre à cette attente.

Autre point important, l'autoroute contribuera au développement de tous les territoires, puisqu'elle desservira finement les différentes villes qui se retrouveront sur son tracé, avec huit sorties entre Limoges, Bellac et Poitiers. Les commerçants et artisans de proximité pourront bénéficier de ces dessertes et développer leurs activités. D'une manière générale, l'autoroute est pensée comme un outil de développement économique territorial, avec pour objectif l'émergence et la dynamisation des activités économiques, commerciales et touristiques dans ces territoires. La coopération pourrait également être encouragée dans les domaines hospitalier et universitaire, en développant par exemple la synergie, ou les synergies, entre les CHU et les universités de Limoges et de Poitiers.

Voilà donc, Mesdames et Messieurs, Madame la Préfète, l'ensemble des raisons pour lesquelles la CCI Nouvelle-Aquitaine soutient le projet d'autoroute A147 entre Limoges et Poitiers. Et pour conclure, nous soutenons également la modalité de la concession, car l'autoroute concédée est la seule solution qui permette aujourd'hui un aménagement rapide sur la totalité de l'itinéraire.

Il nous semble important d'en finir avec l'approche de modernisation tronçon par tronçon, qui n'a permis que peu d'avancées après de nombreuses années. Avec le scénario alternatif défini selon cette approche, la mise en deux fois deux voies de la RN147 serait encore retardée et ne pourrait être envisagée qu'en 2050, si on se réfère par exemple à ce qui s'est passé entre Angoulême et Bordeaux. 35 ans de travaux, alors que le projet d'autoroute concédée permettrait une mise en service à l'horizon 2030. Nous estimons que les entreprises, les

salariés et les territoires de la Vienne et de la Haute-Vienne méritent d'avoir une autoroute dès à présent. Je vous remercie de votre écoute.

Michel Galliot : Alors, je voudrais tout d'abord avoir une pensée pour l'Ukraine, qui est en guerre comme vous le savez. C'est certainement à cause de ces événements que le dernier rapport du GIEC, qui est paru la semaine dernière, pratiquement personne n'en a parlé. C'est bien dommage parce que ce groupe interministériel d'experts regroupe plus de 1000 scientifiques, qui participent de manière volontaire et bénévole, ce qui donne beaucoup de poids à leur parole puisqu'ils sont totalement libres de s'exprimer. Je pense que les politiques publiques peuvent s'appuyer en toute confiance sur les avis du GIEC.

Alors, que nous dit le GIEC ? Que la température mondiale a augmenté de pratiquement 1,1 degré depuis la période 1850-1900. Vous voyez sur la courbe à droite que cela s'est accéléré depuis 1980. Cette augmentation est mesurée au niveau mondial. Il faut savoir qu'au niveau de la France, l'augmentation est de 2,6 degrés. Aucune cause naturelle ne peut expliquer ce réchauffement climatique. Il y a maintenant un consensus scientifique pour dire que ce sont bien les gaz à effet de serre d'origine humaine qui en sont la cause.

Qu'est-ce qui va se passer à l'avenir ? Et bien pour cela, les modèles climatiques partent sur plusieurs scénarios, avec un premier scénario qui nous permettrait de limiter le réchauffement à 1,5 degré. C'était l'objectif de la COP 21. J'ai mis en avant le scénario sur lequel nous sommes engagés actuellement, qui nous amène à un réchauffement mondial de l'ordre de 2,7 degrés, ce qui représenterait pour la France 3,5 degrés.

La réduction rapide des émissions limiterait le changement, alors qu'à l'inverse, continuer sur notre lancée conduirait à des bouleversements plus importants. Il faut savoir que certains changements dureront pendant des siècles, voire des millénaires. Je parlerai de la hausse du niveau de la mer, de la fonte des glaciers, mais également de l'extension des zones désertiques. Nos choix d'aujourd'hui entraîneront des conséquences pendant très longtemps.

Alors, je vous ai mis ici les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports. Et bien on voit que les transports représentent la plus grande part des émissions, avec 135 millions de tonnes d'équivalent CO2 par an. Et donc, on voit que le problème du transport est quand même un problème majeur, et il y a probablement beaucoup d'efforts à faire.

Qu'est-ce que l'on observe depuis les trente dernières années ? Et bien qu'en France, les émissions du transport ne baissent pas. La courbe noire que vous voyez, c'est la courbe des émissions du transport routier. On voit qu'en 2018, elles sont encore supérieures à ce qu'on connaissait en 1990. Il y a eu une augmentation jusque dans les années 2000, une légère diminution ensuite, mais on reste, pour la France, au-dessus des émissions de 1990.

Il faut savoir que dans les éléments donnés au niveau de la Nouvelle-Aquitaine, les émissions du transport routier ne suivent pas cette courbe. Elles ont augmenté au cours des dix dernières années.

Pour terminer, à partir des éléments du dossier, avec l'aide d'un ingénieur de l'ENSIL, j'ai essayé de voir quelles seraient les conséquences des différents scénarios qui nous sont proposés. Alors, on part d'abord des émissions du trafic routier sur l'axe Limoges-Poitiers. Actuellement, on est aux alentours de 77 000 tonnes de CO2 par an. Pour respecter nos

engagements, en particulier les engagements pris à la COP 21, il faudrait diminuer ces émissions de 6% par an. Et donc on se retrouve avec cette courbe-là, la courbe verte, dont il faudrait se rapprocher.

La courbe bleue représente les émissions pour le scénario associant la route actuelle et les opérations qui sont programmées dans le CPER. On reconnaît que comme il va y avoir des travaux, il y aura un rebond des émissions dues à ces travaux, que l'on a moyennées sur dix ans. En 2030, les travaux s'arrêtent, et ce sont à ce moment-là les émissions des voitures que l'on retrouve. Et comme il y a des améliorations qui vont être faites, améliorations déjà programmées, sur la performance des véhicules, sur l'introduction des véhicules électriques, et bien on voit que ces émissions baissent. Mais elles restent toujours supérieures à la courbe qui devrait nous mener aux objectifs de la COP21.

Pour ce qui est de l'autoroute, les travaux vont générer beaucoup plus de gaz à effet de serre. C'est la courbe rouge que vous voyez. On retrouve là aussi le décrochement déjà décrit, puisque quand les travaux seront terminés, ce seront les véhicules qui prendront le relais. Et on voit que dans tous les cas, on est au-dessus du scénario CPER et que l'on s'éloigne toujours plus de la courbe verte qui correspondrait à ce qu'il faut faire.

Jean Veyrat : Merci beaucoup. Je vais appeler Monsieur Patrier.

Stéphane Patrier : Bonsoir à tous. Je m'exprime au nom de l'association ACIDDE que je préside, et un collectif d'associations : l'association Savigny Vent Debout, Collectif Mignaloux Nord Est, Alternatif 147, Collectif Sèvres-Chantelle, Collectif Breuil Mingot, Vienne Nature Environnement, CRI87, Limousin Nature Environnement, Alternatiba 87, Les Amis de la Confédération Paysanne, Terre de Liens, Attac 87, Véli-Vélo, ALDER.

Pourquoi est-ce que nous proposons une alternative globale, multimodale et réaliste ?

Multimodale parce que, comme on l'a vu dans le dossier de la DREAL, 70% du flux est dû aux flux pendulaires près des agglomérations, et 30% aux déplacements entre Limoges et Poitiers. Globale parce que notre solution propose une desserte sur tout le territoire et non pas sur seulement douze points.

Et réaliste, parce financièrement réaliste et qu'elle ne va pas impacter nos enfants sur plusieurs générations.

La première chose sur laquelle il faut mettre l'accent sur le multimodal, c'est le covoiturage. La Loi d'orientation des mobilités nous disait qu'il fallait absolument donner une part importante au multimodal, au covoiturage, et ça, on n'en a toujours pas entendu parler. C'est bien dommage. Et donc, nous souhaitons que soient mises en place des incitations réglementaires, fiscales, par les collectivités et les entreprises. Au vu des flux à capter sur Poitiers comme sur Limoges, les services de bus ne vont pas assez loin. On demande donc que des parkings relais soient installés beaucoup plus loin.

Au niveau de la ligne SNCF, on voudrait bien qu'il y ait des trains omnibus quotidiens, avec des jonctions Le Dorat-Limoges et Montmorillon-Poitiers, des ajouts de gares, des haltes plus importantes pour essayer de capter un maximum de monde, et puis aussi des trains rapides avec seulement quelques arrêts pour réaliser le parcours autour d'une heure vingt. On sait que

très rapidement, on va avoir 70 millions d'euros qui vont être investis sur la rénovation de la ligne de train. Et donc, il faut profiter de ces 70 millions pour rendre le parcours plus rapide. Il faut également profiter de ces 70 millions pour avoir davantage des trains de fret et réduire la place des poids lourds sur la route.

Concernant l'aménagement de la route proprement dit, on pense qu'il est indispensable de finir la réalisation des aménagements prévus au CPER, avec une petite correction sur l'aménagement numéro 4, pour lequel on se pose la question de la nécessité. L'aménagement numéro 4, si on supprime son financement, on peut finir la mise à deux fois deux voies de la RN 520 pour un coût de 100 millions, alors que l'aménagement numéro 4 n'est pas spécialement important.

On propose aussi la réalisation de portions à trois voies (2+1) sécurisées et localisées, en concertation avec les riverains. Est-ce que sur la portion Lhonnaizé-Lussac, c'est utile ? Est-ce que sur Lussac-Bellac, il y a le contournement de Moulismes ? Il y a aussi Saint-Bonnet-de-Bellac, avec des ajouts de sections à trois voies. Et puis il y a aussi la sécurisation du passage du Vincou au sud de Berneuil, qui est aussi un point important.

Je vous remercie de l'attention que vous nous avez portée.

Jean Veyrat : Merci Monsieur Patrier. La parole est maintenant à Monsieur Forget.

Cédric Forget : Bonsoir. J'interviens pour parler de l'opportunité de ce projet.

Quelles opportunités du projet proposé ?

En préalable aux notions d'opportunité du projet, il semble nécessaire d'interroger la légalité de ce dernier. Peut-on penser sérieusement que l'État établisse des lois et ne puisse pas les respecter ?

Concernant le respect de lois et donc du respect de l'intérêt général, le dossier de concertation présente certains enjeux du territoire dans lesquels pourrait s'inscrire le projet. À ce titre il devrait se retrouver dans le plan gouvernemental pour la période 2019-2037 défini dans le cadre de la loi d'orientation de mobilités (LOM), comme le fait remarquer l'Autorité Environnementale.

La loi mobilité précise le cadre strict de planification s'appuyant sur les travaux des assises de la mobilité et les conclusions du conseil gouvernemental d'orientation des infrastructures (COI). Or, ce projet n'apparaît pas dans le rapport du COI et n'apparaît pas dans la loi d'orientation de mobilités. Et pour cause, le COI précise dans ses décisions que l'heure n'est plus aux grands projets : *« l'intérêt général est aujourd'hui de donner la priorité aux mobilités quotidiennes »*. *« La priorité est de mieux utiliser les infrastructures existantes et de les moderniser, en rattrapant le retard d'entretien accumulé sur les routes nationales »*. Si certains aménagements sont nécessaires pour décongestionner certains axes, le COI note *« l'augmentation de capacité et la création de voies nouvelles ne sont que rarement des remèdes pertinents »*.

Ce projet d'autoroute concédée ne respecte pas les objectifs du COI, pas plus que ceux de la loi sur la mobilité qui sont de réduire les émissions de gaz à effets de serre et l'empreinte

environnementale, de développer et moderniser les transports collectifs, d'améliorer les déplacements dans les zones rurales et périurbaines.

De plus, en août 2021, la loi climat et résilience comporte de nombreuses dispositions pour favoriser la promotion des alternatives à la voiture individuelle et à la lutte contre l'artificialisation des sols, afin de limiter l'étalement urbain, tout le contraire du projet.

Enfin, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires Nouvelle-Aquitaine se fixe des objectifs stricts de réduction de l'artificialisation de sols et de lutte contre l'étalement urbain.

Le projet d'autoroute concédée n'entre pas dans le cadre défini par les documents légaux et administratifs existants ni dans leurs objectifs (loi mobilité, COI, loi climat, SRADDET).

La construction d'une autoroute financée par une concession est-elle la meilleure réponse aux enjeux de mobilité ?

C'est dans le contexte d'amélioration en cours de la RN147 que l'État propose ce projet d'autoroute concédée qui absorberait les aménagements déjà réalisés de Bellac et Fleuré ainsi que les cinq aménagements à venir prévus dans le contrat de plan État-Région 2015-2020. Est-ce pertinent et cohérent par rapport au trafic ?

Actuellement, la RN147 est principalement un axe de desserte locale, essentiellement utilisée par 13 700 usagers pour des mobilités pendulaires autour de Poitiers et Limoges, une centaine de personnes seulement faisant la navette quotidiennement entre Poitiers et Limoges. Dans le dossier concertation sur l'alternative, il est précisé qu'entre Lussac les Châteaux /Bellac, en raison du faible trafic routier sur cette section, il n'est pas nécessaire de prévoir un aménagement lourd ! Le choix d'une autoroute n'apparaît pas comme une solution opportune pour les besoins du trafic.

Quant aux choix du financement par concession, il est largement interrogeable puisque l'autoroute bénéficierait d'au moins 70% de financement public. Les 1,208 milliards d'euros pour ce projet en plus de la captation des 450 millions d'euros des aménagements prévus au contrat de plan État-Région ne constituent pas un investissement d'intérêt général, d'autant plus que cette autoroute est annoncée comme non rentable avec les tarifs de péage prévus. Les collectivités devront financer tous les ans le déficit. Seul le concessionnaire y trouvera de l'intérêt. Les non-utilisateurs de l'autoroute la paieront quand même en plus de ne plus pouvoir bénéficier des contournements jusque-là gratuits, les utilisateurs la paieront deux fois avec le péage. L'autoroute concédée aggravera les discriminations sociales, l'éloignant encore plus de l'intérêt général.

Pour finir et faire écho au dernier atelier de la concertation, ce projet s'inscrit dans un scénario d'ultramobilité « toujours plus vite, toujours plus loin »(étalement urbain, offres toujours centrées sur voiture et croissance de son usage) et même son alternative ne laisse aucune place aux solutions réellement adaptées aux territoires et opportunes, comme dans des scénarios d'altéromobilité (se déplacer autrement, report modal, multimodalité) ou de proximobilité (qualité de vie de la proximité) qui sont plus à même de nous aider dans le contexte de changement climatique et de transition énergétique auxquels nous devons tous faire face.

Jean Veyrat : Merci Monsieur Forget. Je vous propose de passer à la dernière tribune, qui est celle de Monsieur Hyvernaud.

Jean-Claude Hyvernaud : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je tiens à remercier les garants de la CNDP de m'avoir invité à présenter des éléments de ma contribution. Le dossier de présentation m'a conduit à avoir une réflexion plus globale autour de ce projet. On parle bien d'une autoroute pour relier Poitiers-Limoges dans un schéma national autoroutier, mais aussi de desservir les territoires entre ces deux agglomérations.

Le projet présenté par la DREAL, une deux fois deux voies qui serpente autour de la nationale actuelle, est décevant. Je concède aux services de l'État que la feuille de route du Ministère n'était pas très ambitieuse. En effet, ce projet qui se veut structurant doit prendre en compte la possibilité de desservir davantage de territoires et même d'envisager une complémentarité rail-route. Un fuseau Est permet de remplir, entre autres, ces objectifs. Je vais y revenir. La DREAL aurait pu apporter aussi des explications complémentaires sur, d'une part, la gratuité à l'usage, mais cela nécessiterait un long débat, et d'autre part, mettre en exergue le peu d'écart entre autoroute concédée et mise à deux fois deux voies d'un point de vue environnemental.

Pourquoi un fuseau autoroutier Est ? Partir de Poitiers vers l'Est en direction de Chauvigny, puis descendre sur Montmorillon et passer entre Bellac et Le Dorat, permet de desservir davantage de territoires abandonnés du sud de la Vienne et du nord de la Haute-Vienne, et représente une alternative innovante.

Au vu du trafic de Poitiers sur la RN147 et la RD951, il paraît intéressant de capter un maximum d'usagers au départ de Poitiers, pour ensuite, après Saint-Julien-l'Ars, les diviser au départ de Poitiers, d'un côté vers Chauvigny à l'est, et de l'autre, vers le sud par l'autoroute vers Montmorillon. Le départ de la rocade de Poitiers, au nord de la RD951, permet de dévier de fait Sèvres-Anxaumont et Saint-Julien-l'Ars, où une déviation est déjà envisagée. Mignaloux-Beauvoir et Savigny-Lévescault n'étant plus impactées par le projet.

Cet arc nord-est simplifierait le départ de Poitiers, tout en rapprochant sérieusement Chauvigny et au-delà. Cette voie passerait ensuite à quelques kilomètres à l'ouest de Montmorillon, en coupant la RD727, avec un diffuseur pour desservir aussi Lussac-les-Châteaux. La poursuite vers Le Dorat s'effectuerait à proximité de la voie ferrée actuelle. Après avoir regardé Le Dorat, le tracé plein sud pour se rapprocher de Bellac couperait la RN 145, non loin de la déviation actuelle.

C'est le moment ici de bien faire ressortir l'intérêt pour les territoires. Tout d'abord, on rapproche de Poitiers Chauvigny, Jardres, Montmorillon, et on vient mieux intégrer Le Dorat, Magnac-Laval, Bellac. Il y a potentiellement davantage d'habitants et de territoires à desservir que par le tracé proposé.

La Nationale restera dans son état actuel avec ses déviations, et les riverains retrouveront la sérénité. Elle servira d'itinéraire de remplacement. À partir de Bellac, il faut rejoindre directement l'autoroute A20, au nord de l'échangeur 28, plutôt que de s'allonger vers l'Ouest par la RN520 surchargée. Bien sûr, il faudra raccorder Nantiat en passant à côté. L'autoroute A20 est la véritable porte d'entrée de Limoges nord, avec toutes les connexions possibles.

Autre aspect : la complémentarité rail route. Le passage de l'autoroute à côté de la gare du Dorat devrait permettre à certains de prendre le TER pour rejoindre Poitiers et le réseau TGV. La liaison ferrée, 138 kilomètres de Poitiers à Limoges, se décompose en deux parties. Le Dorat-Poitiers peut s'effectuer à 140 km/heure. Entre Le Dorat et Limoges, l'itinéraire est tortueux, très difficilement perfectible, et il n'est pas possible d'y rouler à plus de 80 km/heure maximum.

Fiabiliser le tronçon le plus performant le rendrait rapidement plus attractif et la deux fois deux voies viendrait apporter des voyageurs supplémentaires, y compris de Limoges, qui ne seraient plus qu'à 30 kilomètres de la gare du Dorat. Le train devient ainsi complémentaire à la route, mais il a d'autres mutations importantes à faire, surtout pour les dessertes locales. Cela a été longuement évoqué dans d'autres réunions.

En conclusion, cette approche différente pour réaliser cette autoroute concédée ou deux fois deux voies, me conduit de fait à me positionner contre le projet proposé, et encore plus contre l'idée de la réalisation des projets CPER puis alternatifs, qui conduirait à une impasse.

Les deux créneaux de dépassement Berneuil-Chamboret et les 6 kilomètres sur Couzeix-Nieul, ne répondent pas à toutes les attentes. Mais c'est toujours ainsi que l'État procède. On fait d'abord ce qui est facile à faire et qui coûte le moins cher. Pour les zones tortueuses, les déviations, les villages, on verra plus tard. Ou pas. Trois exemples en sont l'illustration. Ici, sur la RN147, on a commencé par faire les 7 kilomètres de Fleuré, alors que les problèmes étaient déjà à Mignaloux et à Lussac. La RN141 n'est toujours pas terminée après cinquante ans de travaux. Elle le sera peut-être dans dix ans. Il en reste encore 20% à réaliser, les plus pénalisants. Et pour les 88 kilomètres de la RN79, la fameuse route de la mort dans l'Allier, les travaux de mise en deux fois deux voies vont se terminer cette année parce qu'on a fait appel à un concessionnaire.

Poitiers et Limoges méritent mieux que de se tourner le dos. Une liaison ainsi justifiée, et attractive pour le plus grand nombre, rapprocherait ces deux villes et les territoires desservis, qui auront tous à y gagner. Mais il ne faut pas se tromper de projet. Et c'est bien un ouvrage à l'est, dans l'esprit que je viens de vous décrire, qui répond le mieux, à mon sens, à cet objectif. Je vous remercie.

Jean Veyrat : Merci Monsieur Hyvernaud, et merci pour ces cinq interventions. Nous allons passer au premier temps d'échanges.

Échanges avec le public

Yves Jean : Merci. Bonsoir à toutes et à tous. J'ai participé depuis la première réunion publique à de nombreuses réunions, et je dois vous faire part de ma grande surprise. Nous sommes tous d'accord sur la nécessité d'avoir une voie rapide. Nous sommes tous d'accord pour dire qu'il faut renforcer la sécurité et réduire les temps de parcours. Et puis, nous souhaitons tous que cette voie rapide permette un meilleur développement et une attractivité des territoires. Mais en tant que citoyens, en tant qu'acteurs, nous devons également être très attentifs au coût global de tout projet, à son impact sur le plan agricole, à son impact environnemental. Nous devons également être très attentifs à la question sociale : tous les salariés qui voudront prendre l'autoroute de Lussac à Poitiers n'auront pas les moyens de payer 200 euros par mois pour aller travailler tous les jours.

Nous devons donc être attentifs à cela, et nous savons par ailleurs qu'un certain nombre de collectivités territoriales ont déjà dit qu'elles ne financeraient pas et qu'elles ne participeraient pas au tour de table financier pour l'autoroute. Je dis cela, car je ne comprends pas qu'il n'y ait pas de consensus de l'ensemble des acteurs sur le projet qui coûte le moins cher, qui est sécuritaire, qui permet le développement des territoires, qui permet l'équité entre ceux qui utilisent cette voie rapide, et qui règle la question entre Lussac et Poitiers, Bellac et Limoges. Et sur la question du tronçon Bellac-Lussac, travaillons tous ensemble pour qu'il y ait des zones de dépassement, afin qu'il y ait une réduction du temps de trajet entre Poitiers et Limoges. Je rappelle à tout le monde que onze ouvrages d'art de deux fois une voie sont prévus sur 118 kilomètres, donc ce n'est pas vraiment une autoroute qui est proposée.

Annick Allard : Bonjour, Annick Allard. J'habite à proximité de Bellac, et je pense que le nombre de morts qu'il y a eu sur cette route les dernières années est quand même le premier point à prendre en compte. On ne peut pas continuer comme ça. La perte de compétitivité de notre territoire, la perte d'emplois, la perte de ressources des populations, sont à prendre en compte également. Et nous ne pouvons pas rester oubliés du monde. Quand on habite en Haute-Vienne, pour rejoindre Paris, on est obligé de passer par Poitiers parce que sinon, on arrive à la gare d'Austerlitz. Et la gare d'Austerlitz n'est reliée à rien. Si on veut prendre le train pour rejoindre le reste de l'Europe et le reste du monde, il faut absolument passer par Poitiers. On n'a pas tellement le choix.

Je pense qu'il y a plein de bonnes solutions, certainement. La seule chose, c'est que depuis quarante ans, on nous propose des miracles qui n'arrivent jamais. Le CPER a pris un retard considérable. Ce qui a été voté lors de la dernière mandature n'est toujours pas fait. Donc, on ne peut pas compter sur cette parole-là. Quand on nous propose d'élargir des lignes droites où on roule déjà à 80 (on ne peut pas rouler plus vite), on ne voit pas tellement l'intérêt de rajouter des voies supplémentaires, quand toutes les parties dangereuses du parcours resteront telles quelles. Il me paraît donc extrêmement important de choisir la solution la plus rapide, parce qu'après, il risque d'être trop tard.

Jérôme Fougeol : Bonjour, Jérôme Fougeol de Mézières-sur-Issoire. Je suis tout à fait d'accord avec ce que vient de dire Madame. Fondamentalement, on est tous d'accord. Il faut une infrastructure routière plus performante et plus sécuritaire. Je pense que le projet d'autoroute répond certainement à ces objectifs, tant du point de vue de la performance que d'un point de vue sécuritaire. Alors, la deux fois deux voies, pourquoi est-ce que je n'y suis pas favorable ? Parce qu'une deux fois deux voies de bout en bout, de Poitiers à Limoges, est totalement illusoire, compte tenu de la lenteur des processus de décision. Cela prendra vingt ans, trente ans, peut-être quarante ans. Et l'autoroute, seulement six à dix ans.

Hugo Bourdin : Bonjour, Hugo Bourdin. Je voulais réagir aux deux remarques qui viennent d'être faites. Concernant le prétendu désenclavement des territoires, je me suis intéressé aux villes du Limousin qui ressemblent un peu à Bellac, un peu plus petites ou un peu plus grosses. Et je me suis rendu compte que sur des villes qui sont bordées soit par une autoroute payante, soit par une deux fois deux voies gratuite (Guéret, Ussel, Egletons, Saint-Junien, La Souterraine, Bessines-sur-Gartempe...), le renouveau et l'embellie dont on parle, n'ont pas du tout eu lieu. On le voit bien dans des communes comme Ussel ou Guéret : la baisse de la population était déjà là, et s'est poursuivie avec la mise en service des tronçons autoroutiers. Plus surprenant encore, Saint-Junien en 2012 a été reliée définitivement à Limoges, et la population a commencé à baisser à partir de ce moment-là. Je ne dis pas qu'il y a forcément un lien entre les deux, mais visiblement, l'autoroute n'a pas eu l'effet dont on parle.

Beaucoup de gens, par ailleurs, ont insisté sur l'aspect sécuritaire et la nécessité de sauver des vies humaines. À l'avenir, nous aurons de nombreux réfugiés qui devront quitter leurs territoires sous l'effet du changement climatique. Et donc je pense que si vraiment, on a envie de dépenser de l'argent pour la sécurité, pour les vies humaines, de faire de la philanthropie, je pense que ce milliard d'euros prévu pour ce projet pourrait être mieux utilisé. Je veux bien qu'on garde 100 millions d'euros pour améliorer les virages et les passages dangereux sur la 147. Mais les 900 millions qui restent, je pense qu'on peut les orienter vers la lutte contre le changement climatique et pour la vie humaine.

Alain Desbordes : Bonjour, Alain Desbordes, j'habite Peyrat-de-Bellac et je voulais juste confirmer les propos de Monsieur. J'ai fait une étude un peu plus approfondie, et il faut savoir quand même qu'entre 1990 et 2019, la population, avec l'autoroute entre Limoges et Uzerche, a augmenté de 20,69%, pendant que dans le même temps, la population entre Limoges et Bussières-Poitevine augmentait de 18,13%. Ce qui fait un écart bien trop petit pour qu'on puisse dire qu'il y a une attractivité réelle avec la construction d'une autoroute. Si on prend les bourgades ou les villages situés à 25 kilomètres au plus de Limoges, il y a une augmentation de 39,16% le long de la vieille 147 et il n'y a une augmentation que de 32,15% le long de l'autoroute A20. Cela entre 1990 et 2019. Ce sont les chiffres de L'INSEE.

Elisabeth Lévêque : Élisabeth Lévêque, Association Central Parc, à Mignaloux-Beauvoir. Alors moi, je vais le dire tout de suite, nous n'avons pas la prétention de sauver la planète. Mais modestement, le souci de protéger les enfants, les hommes et les femmes qui sont riverains et usagers de cette 147. À la fois en sauvant des vies, en évitant de futurs drames, et en

soulageant la vie des riverains, qui sont quand même 1 400 sur le secteur entre Mignaloux-Beauvoir et l'entrée de Poitiers-Milétrie. Je pense que l'on a des chiffres comparables aux entrées de Limoges, sans compter les localités traversées.

L'État ayant constaté le besoin de cette infrastructure, nous voulons une solution routière à un problème routier. La nouvelle infrastructure, elle a quand même du sens, parce qu'en détournant une grande partie du trafic, elle supprime les points de congestion. Elle fait donc diminuer les émissions de gaz à effet de serre, elle améliore la qualité de l'air, les nuisances sonores, elle protège la vie et la santé de toutes les populations exposées. On sait aujourd'hui quels sont les impacts de cette exposition aux gaz à effet de serre, aux rejets polluants et aux particules fines des camions.

Pour nous, c'est quand même la solution autoroutière qui, le mieux, assure la sécurité sur cet axe par un tracé homogène, sans grand rétrécissement, et en contournant les centres-bourgs.

On voulait aussi dire quelque chose. Ce n'est pas pour la vitesse que les gens vont choisir l'autoroute, comme on l'a entendu. C'est pour la régularité et l'assurance de conduire en sécurité. Pour nous, très clairement, le choix rejoint ce qui a été dit, c'est-à-dire qu'il faut quelque chose de relativement homogène, de rapide. Et c'est cette solution qui nous offre cette perspective.

Pierre Massy : Bonjour, Pierre Massy, président de la Chambre de commerce, et assez heureux d'être l'un de ceux qui a permis d'initier cette réunion ce soir, ainsi que les dix précédentes. Je vous rappelle que quand nous avons évoqué ce sujet de la 147 en 2017, ce n'était pas une nouveauté. Il était sur la table depuis 1960, grosso modo, avec comme seule et unique réalisation les huit kilomètres à Fleuré. Et ce qui nous a mis en alerte à ce moment-là, c'est justement le fait que rien ne se passait. Une réunion comme celle-ci ne s'est jamais tenue. Alors évidemment, les uns sont favorables au projet, les autres y sont défavorables. On ne peut pas être d'accord sur tout, et ce serait sans doute curieux si c'était le cas. Pour autant, je suis très heureux d'avoir suscité ce débat, les uns et les autres avançant leurs arguments.

Nous, chefs d'entreprises, observons la nécessité d'irriguer les territoires. Quand on est entrepreneur à Bellac, et je le suis avec 15 salariés, les difficultés de recrutement sont terribles. On a évidemment évoqué la nécessité de sécuriser l'itinéraire. On a beaucoup évoqué au cours des différentes réunions le nombre de décès, une trentaine de morts au total en dix ans. L'autre jour, on nous a dit qu'il y avait d'un sentiment d'insécurité. Ces 32 morts me laissent penser qu'il s'agit plus que d'un sentiment.

Donc, je veux simplement dire, que cette autoroute, ce n'est pas par plaisir qu'on la veut, mais par nécessité... [inaudible]. Une deux fois deux voies gratuites, on s'en satisferait, mais ce n'est pas possible.

Face à cette impossibilité, nous portons effectivement ce projet d'autoroute concédée. Ce n'est pas la panacée, mais que nous aménagions deux fois deux voies payées par le contribuable, ou deux fois deux voies payées par une concession, ce sont les mêmes emprises foncières. Et enfin, je veux rappeler juste qu'une concession n'est simplement qu'un itinéraire propriété de l'État, confié à un exploitant privé. Je rappelle qu'au terme de la concession, la route revient à l'État. Voilà ce que je voulais vous dire. Merci.

Jean Veyrat : Je vous remercie. On m'indique qu'il y a des personnes qui veulent prendre la parole à distance sur Zoom. Monsieur, est-ce que vous nous entendez ?

Intervention en ligne : Bonsoir. Merci à tous les intervenants. Je voudrais reprendre les propos de Monsieur Galliot, à propos du GIEC, parce qu'il me semble que c'est le plus important. Je ne sais pas si tous les intervenants vivent sur la même planète et à la même époque que nous actuellement.

Le gros problème, on le sait, c'est le dérèglement climatique, avec tous les effets secondaires catastrophiques qu'on voit apparaître et qui vont continuer. Donc, avant de faire des infrastructures pour permettre d'aller plus vite, et donc consommer plus de carburant, avoir plus de polluants et plus de gaz à effet de serre, il faut faire tout le contraire : proposer des solutions alternatives pour réduire les consommations de carburant, réduire les gaz à effet de serre, et contenir le dérèglement climatique dans cette fameuse fourchette, avec une température qui resterait dans la courbe verte, comme l'a expliqué Monsieur Galliot.

Je pense qu'on ne vit pas tous sur la même planète, et il serait temps qu'on remette en cause cette fuite en avant, cette obsession de toujours vouloir aller plus vite, alors qu'on a de plus en plus de temps libre. Voilà tout ce que je voulais dire. On ne prend vraiment pas les problèmes du bon côté pour la planète, pour les humains, pour l'environnement, pour la faune et pour la flore.

Intervention du public : Bonsoir, je voudrais juste revenir sur le coût du projet. Monsieur Massy vient de dire que ce sera beaucoup plus rapide si la concession finance le projet. C'est tout simplement un mensonge. Parce que, quel est le coût du projet ? On lit qu'il devrait être compris entre 800 millions et 1,2 milliard. J'ai rarement vu un projet dans lequel on retenait la fourchette basse. Ce sera donc 1,2 milliard, auquel il faut ajouter les 450 millions de travaux inscrits au CPER. On arrive donc à un coût de 1 milliard 650 millions d'euros. La contribution du concessionnaire sera de 450 millions, et il restera 1 milliard 250 millions d'euros à financer par l'État et les collectivités. Il y a donc un mensonge sur le coût, et c'est quand même stupéfiant qu'on essaye de tromper les gens dans un débat public.

Jean Veyrat : Monsieur Duzelier, cette question des coûts est importante.

Michel Duzelier : Alors, on n'a pas pris le coût le plus bas, puisque le scénario privilégié qui est dans le dossier de concertation, c'est 1 milliard. 1 milliard pour le projet autoroutier. Les études ont montré qu'il fallait, pour équilibrer la concession, 450 millions d'euros. Il s'agit de financements publics. Donc la différence, 550 millions, sera apportée par le concessionnaire.

Jean Veyrat : Et les projets CPER, comment sont-ils financés ?

Michel Duzelier : Il y a quatre opérations CPER sur la 147, qui sont censées être réalisées avant le scénario autoroutier, s'il se fait. Leur montant total, c'est un peu moins de 400 millions,

387 exactement à ce stade. Ces projets sont censés être réalisés sur fonds publics. Ce sont des crédits budgétaires annuels. Et donc, chaque année, il y a un budget qui est voté, qui finance toutes les opérations routières au niveau national.

Gilles Morisseau : Bonjour, Gilles Morisseau, je suis président de l'association Voies rapides 147-149, qui regroupe les collectivités des Deux-Sèvres, de la Vienne et de la Haute-Vienne. Nous disons clairement que l'itinéraire Poitiers-Limoges ne nous convient pas, parce que c'est Bressuire-Poitiers-Limoges qu'il faut régler. Cela ne sert à rien d'aménager la 147 et de ne rien faire pour la 149. On ne trouve rien, dans les épures de CPER, pour l'axe Poitiers-Bressuire, qui est tout aussi accidentogène.

Il y a cependant un certain nombre de points sur lesquels nous sommes d'accord. La nécessité d'aller vite, tout d'abord. Cela répond à la demande de tout le monde : les habitants comme les acteurs économiques. On est capable de trouver des solutions. Nous sommes pour un aménagement non autoroutier, gratuit pour l'ensemble des habitants, au plus près de l'existant. Il faut penser très vite, en urgence, les contournements de bourgs, les créneaux de dépassement, et arriver à terme à avoir quelque chose qui tienne la route. C'est ce qui est en train de se faire par la concertation entre Poitiers et Bressuire. On devrait faire la même chose entre Poitiers et Limoges.

Dernier point, la loi 3DS permet aux départements de se positionner pour reprendre des nationales en gestion départementale. Les RN149 et RN147 sont inscrites dans cette loi comme étant transférables. On peut faire mieux, plus vite, et avec autre chose qu'une autoroute pour apporter une réponse en phase avec les réalités du territoire.

Émile-Roger Lombertie, maire de Limoges : Je voudrais dire que oui, le réchauffement climatique est une réalité, il ne faut pas la nier. Nous nous devons de protéger nos successeurs. Mais il faut bien voir qu'en fermant la RN145 à La Croisière, on a amené tous les poids lourds venant d'Allemagne à travers la Route Centre-Europe Atlantique, et aujourd'hui, ils sont à Limoges, ils bloquent l'entrée sur l'A20 et créent des dangers. Il faut penser où on les fait circuler.

Je voudrais également dire qu'à Limoges, nous avons décidé d'investir sur l'hydrogène. Et aujourd'hui, nous avons la possibilité de faire une route qui est une route sécurisée, une route rapide, une route performante qui permet aux populations, notamment les pendulaires, de se déplacer.

Je vous ai dit de venir me voir parce qu'il y a une réflexion à avoir sur les transports en commun. Mais nous ne pouvons pas faire aujourd'hui ce qui a été rejeté d'un trait de plume, c'est-à-dire la voie pour aller à Poitiers avec un milliard. Quant à cette route qui est particulièrement accidentogène, une des plus accidentogènes, nous devons faire en sorte de l'aménager le plus rapidement possible.

Enfin, et ce sera mon dernier point, l'hydrogène évitera à l'avenir de produire des particules et du CO2.

Hervé de Monvallier : Bonsoir, Hervé de Monvallier, je m'exprime au nom de la Chambre d'agriculture de la Vienne, où je représente les propriétaires privés ruraux. Je voudrais apporter un témoignage un peu personnel par rapport à ce qui s'est dit dans la salle. Il se trouve que j'ai été pendant vingt ans aux manettes d'une entreprise de Montmorillon qui s'appelle l'Alliance pastorale. Et lorsque l'on a fait en bordure de l'A20 deux bretelles d'autoroute, une à Argenton-sur-Creuse et une autre à Boisseuil, on a sorti des centres qui végétaient dans des petits villages. Et je peux vous dire qu'en étant en bordure d'autoroute, en sortie d'autoroute, on a eu un développement fabuleux de ces deux centres, parce que les gens, les éleveurs, pouvaient venir de beaucoup plus loin, avec beaucoup plus de facilité.

Je vais vous faire part d'une autre expérience. Je me suis trouvé il y a quelques années en charge, tout près d'ici, à 10 kilomètres, d'un très beau domaine avec un bâti extrêmement important, dans un cadre absolument fabuleux. Et j'ai voulu mener un dernier projet, en me disant qu'on pouvait y faire de l'accueil.

J'ai fait briller les yeux de tous les élus autour. Grâce à la région Nouvelle-Aquitaine, j'ai pu avoir l'aide d'un bureau d'études. Et on a tout de suite bloqué : la première sortie d'autoroute, elle est à La Croisière, à 37 kilomètres. Vous êtes à plus d'une heure de Limoges, et à une heure de Poitiers. Avec l'autoroute, sur ce projet, j'avais 200 000 habitants à une demi-heure, et 200 000 autres à une demi-heure. Le projet était gagnant. Voilà, ce projet, il a été abandonné, point à la ligne.

Laurent Blot : Bonsoir, Laurent Blot, de l'association Savigny Vent Debout à Savigny-Lévescault. Je suis intervenu à plusieurs reprises, mais je vais redire certaines choses parce que je m'inscris en faux devant certains arguments qui ont une nouvelle fois été évoqués ce soir.

On a cité une nouvelle fois l'accidentologie. Je vous invite à aller sur le site de la DREAL. Vous y trouverez une étude de l'accidentologie sur la 147 qui analyse deux périodes : 2012-2016 et 2017-2021. Et l'on se rend compte qu'entre ces deux périodes, l'accidentologie a baissé de 30%. On nous a présenté la 147 comme la troisième route la plus accidentogène de France. Or, il se trouve que même la DREAL a reconnu qu'elle se situait plutôt au trentième rang.

Ensuite, parmi les arguments qui sont avancés en permanence, il y a le fait qu'on aurait un nouveau rayonnement économique grâce à l'autoroute. Je vous invite là encore à consulter la fiche "Economie" sur le site de la DREAL. Il en ressort qu'un axe routier rapide ne fait en général qu'accentuer les problèmes territoriaux. Autrement dit, s'il y a un problème de désertification à Bellac, cela va encore accentuer le phénomène. Si vous voulez un exemple, vous pourrez par exemple aller voir sur Wikipédia quelle a été l'évolution démographique d'une ville comme Ruffec. Et il y a vingt ans déjà que les tronçons deux fois deux voies sont achevés sur la N10.

Et puis, enfin, vous avez une autre étude qui est un peu plus longue et fastidieuse, c'est l'avis du CGEDD sur l'autoroute Pau Langon, l'A65. Sur l'A65, vous avez une dizaine de zones économiques, et en fait vous vous apercevez au travers de cette étude qu'il y a eu des déplacements d'entreprises, bien plus que des créations d'entreprises. Donc, méfiez-vous de ce qu'on vous dit. Allez voir les écrits sur le site de la DREAL. Cela va vous prendre un peu de temps, mais au moins vous aurez la vérité.

Intervention du public : Bonsoir. Je voudrais rappeler qu'à Bellac, on perd 100 habitants par an. À Bessines, à Château-Ponsac, on n'en perd pas. Cherchez l'erreur. Je voudrais dire également que sur ce territoire, il y a beaucoup d'entreprises qui se posent des questions. Des entreprises, notamment, qui n'arrivent plus à trouver d'employés. Si on n'a plus toutes ces entreprises qui exportent à l'international, si elles quittent Bellac, on n'est déjà pas très riches, mais on sera encore moins riches.

Je voudrais également dire que l'autoroute Pau-Langon fonctionne très bien. Elle fonctionne tellement bien qu'elle vient d'être rachetée. Et vous dire enfin que notre territoire est en train de mourir de son enclavement. Si on ne fait rien, et bien on va finir de mourir. Des entreprises qui exportent, si demain elles délocalisent, on sera encore moins bien. Il faut trouver des solutions, mais rapidement, pour qu'on puisse enfin se projeter dans l'avenir. On a aussi 37% des chefs d'entreprises qui ont plus de 55 ans. Il faut y réfléchir, parce que si demain ces entreprises ferment, ces entreprises, avec tous les salariés qui vont avec, disparaîtront.

Débat des élus locaux : quel projet de territoire ?

Jean Veyrat : Nous venons d'avoir deux interventions qui portaient sur l'économie, la transition est donc toute trouvée pour le débat qui va suivre. Je vais appeler les quatre élus locaux qui y prendront part : Monsieur Clément (député de la Vienne), Monsieur Houlié (député de la Vienne), Monsieur Larcher (maire de Couzeix) et Monsieur Barrière (Vice-président de la communauté de communes Haut-Limousin en Marche). Ce débat portera sur cette question : quel projet de territoire pour accompagner une nouvelle infrastructure ?

Pourquoi est-ce qu'avec les garants et la DREAL, il a été décidé de faire ce débat avec des élus locaux ? Il y a quatre raisons à cela. La première, c'est que la question du développement économique, vous venez encore de l'entendre, a occupé une place centrale dans cette concertation. La seconde raison, c'est que, quel que soit le choix qui sera fait, il faut l'anticiper. Il faut l'anticiper parce que sinon, ce sera une occasion manquée. La troisième raison, c'est que la nature de ce projet de territoire est beaucoup moins claire et qu'il faut, modestement, en poser les bases. La quatrième est qu'il doit tenir compte de la diversité des territoires, ce qui justifiait la présence d'élus de tous les territoires.

Merci à tous d'avoir accepté de participer. Deux élus de la Vienne, deux élus de la Haute-Vienne. Deux élus locaux, deux parlementaires. C'était bien de l'esprit de ce débat.

Monsieur Larcher, vous êtes maire de Couzeix, une commune périurbaine de la périphérie de Limoges, qui tend plus vers l'urbain que vers le rural. Vos problématiques ne sont pas les mêmes que celles des élus ruraux. Alors, faut-il un unique projet de territoire ou des projets dans chaque intercommunalité ?

Sébastien Larcher : Merci de me donner la parole ce soir. Il me semble important aujourd'hui que l'on donne du sens à notre action, comme on le fait au quotidien dans l'engagement que nous avons dans nos communes. Je crois qu'une autoroute aujourd'hui permet de répondre à divers enjeux de déplacement, d'économie, d'employabilité, d'attractivité. Et aujourd'hui, une

voie rapide peut répondre à ces objectifs, comme le train peut proposer aussi des solutions complémentaires.

Aujourd'hui, la question qui est clairement posée, c'est de savoir si l'on veut quelque chose de cohérent sur ces territoires. Et au sein de la Communauté urbaine de Limoges Métropole, nous avons initié depuis plus d'un an maintenant la rédaction d'un projet de territoire. Pour ce projet de territoire, des groupes de travail ont été organisés par les services, et je remercie le président de Limoges Métropole, Guillaume Guérin, qui a initié cette démarche visant à co-construire le projet.

Ce projet de territoire, qu'est-ce que c'est ? Concrètement, c'est définir pour les dix, quinze, vingt ans à venir, ce que nous voulons pour notre territoire, de manière à s'entendre sur un pacte financier pour les enjeux identifiés. Et je peux vous dire, pour avoir participé activement à l'ensemble de ces groupes de travail, que c'est vraiment quelque chose de très impressionnant, l'intelligence collective qui s'est mise en place au travers de ce projet. Ce qui en est ressorti, c'est une vraie volonté politique, puisque les vingt maires de Limoges Métropole ont voté ce projet de territoire.

Cette recherche de consensus était importante, et le consensus a débouché sur des choses très concrètes, puisque ce travail de co-construction a permis que l'économie, le tourisme, l'attractivité et l'employabilité de nos territoires, la recherche, la liaison entre l'université, les hôpitaux, l'université et les entreprises, soient pris en compte.

Aujourd'hui, pour que ce projet prenne forme, il est fondamental que chaque territoire puisse faire quelque chose en ce sens, définir ce qu'il souhaite, afin qu'il vienne s'insérer complètement dans l'économie telle qu'on peut l'imaginer aujourd'hui, au travers d'une autoroute par exemple. L'enjeu est de permettre à des entreprises, peut-être demain de Bellac, peut-être demain de Montmorillon, peut-être demain de Poitiers, de venir travailler à Limoges, et inversement. Cela permettrait de favoriser les échanges économiques entre les différentes régions, de manière à renforcer l'employabilité et l'attractivité.

Donc, oui, il faut des projets de territoire. Il faut des projets de territoire qui soient co-construits, et des projets de territoire qui soient aboutis, dans l'intérêt des administrés et des citoyens que nous sommes avant tout. C'est bien là qu'est tout l'enjeu, pour que ces aménagements viennent répondre à des interrogations fortes de la part des habitants de nos territoires. Et je crois qu'aujourd'hui, l'opportunité que nous avons, c'est bien celle-là.

Jean Veyrat : Merci Monsieur Larcher. Monsieur Clément, Monsieur Larcher vient de donner un exemple à Limoges d'un projet de territoire élaboré à l'échelle de la métropole. Selon vous, à quelle échelle doivent s'élaborer ces projets de territoire, et qui doit les élaborer ? Quelle doit être la place de l'État, la place des élus locaux, et des parlementaires éventuellement puisque vous en êtes un ? Qui doit être autour de la table pour élaborer ces projets de territoire ?

Jean-Michel Clément : Bonjour à tous. Tout d'abord, je voudrais dire que les territoires n'ont pas attendu que la question de l'accessibilité routière ou autoroutière se pose. S'ils avaient attendu, on aurait déjà disparu de la carte. Il y a déjà eu des travaux et des réflexions prenant en considération, justement, la question de l'accessibilité. L'accessibilité, ce n'est pas que la

route. C'est aussi le numérique. C'est aussi tout un tas de données nouvelles aujourd'hui qu'il faut prendre en considération.

On a bien compris que sur l'axe Poitiers-Limoges, il y a deux attractions différentes. Quand on est à Bellac, on regarde sur Limoges, et quand on est à Montmorillon ou à Lussac, on regarde sur Poitiers. Chaque territoire a sa spécificité. Il y a la zone périurbaine, bien sûr, mais il y a aussi des zones intermédiaires. Et moi, ma préoccupation et celle des élus de la société civile, c'est que les zones intermédiaires, les secteurs intermédiaires, ne soient pas oubliés. Qu'ils ne soient pas oubliés des décisions politiques qui sont à prendre, parce que je crois qu'aujourd'hui, on a besoin d'égalité et d'équité. Elles se sont perdues avec le temps.

Et puis, il y a une autre réalité qu'on oublie dans ce pays. C'est qu'il y a des gens qui ont les moyens, et d'autres qui ne les ont pas. Ils sont malheureusement de plus en plus nombreux. Cette dimension sociale, il faut la prendre en considération. Il faut bien avoir à l'esprit que demain l'autoroute, de toute façon, ce sera pour d'autres. Les gens verront passer les trains ou les voitures, et cela s'arrêtera là. Ce n'est pas comme cela que l'on aménage le territoire. Les élus locaux ont compris que la première chose à faire, c'est de prendre en compte les attentes des populations qui vivent dans les territoires. J'entends ici et là que demain, s'il n'y a pas de route ou d'autoroute, les entreprises ne trouveront pas de repreneur. Cela n'a rien à voir. La question ne se pose pas comme ça.

Je pense qu'il faut prendre en considération aujourd'hui ce que sont les attentes de la société. On tourne le dos avec ces projets, à ce que la société attend. Et ce que doivent faire les élus locaux, c'est justement prendre en compte les attentes de leurs concitoyens. Cela me paraît essentiel à l'aune de projets de territoire qui sont déjà bien engagés. Je pense à Montmorillon, je pense à Lussac, qui fait partie de la communauté de communes. Ces communes ont arrêté une stratégie. Cette stratégie est liée à ce qui fait leurs spécificités. On pourra toujours y greffer d'autres éléments. Mais en attendant, on peut parfaitement travailler sur ces territoires-là.

Donc, moi, je crois que faire le choix de l'autoroute, c'est de toute façon oublier les territoires intermédiaires. C'est alourdir le coût pour des gens qui ne pourront de toute façon pas y accéder. Après, je pense qu'on a commencé depuis déjà suffisamment longtemps à travailler à l'irrigation de ces territoires par des contournements, par des aménagements. On ne va pas s'arrêter au milieu du gué, pour enclencher quelque chose qui va à contresens de ce que la société veut aujourd'hui.

Jean Veyrat : Merci. Monsieur Barrière, nous sommes sur votre territoire, puisque vous êtes vice-président de la Communauté de Communes Haut Limousin en Marche, en charge plus spécifiquement du développement économique.

Jean-Paul Barrière : La Communauté de communes du Haut Limousin en Marche, qui va de la Creuse jusqu'à la Charente, représente un peu moins du tiers du département de la Haute-Vienne. Je suis un vieux routier du développement économique, et je sais que les moyens de communication sont la base du développement. Quel est le meilleur emplacement en Europe pour faire du développement économique ? C'est le sillon Rhin-Rhône. Pourquoi ? Parce qu'il y a tout.

Nous avons l'avantage d'avoir deux axes sur le nord du département, la 145 et la 147. Malheureusement, la 145 n'est pas la RCEA, parce qu'il y a quarante ans, quelqu'un a eu l'idée de faire passer la 145 par Limoges, alors que normalement, la 145 continuait après sur Confolens et Saint-Claud, rattrapait la route de Limoges au niveau de Saint-Claud et partait après sur La Rochelle, Bordeaux, etc.

Le monde économique réclame l'A147. Parce que dans le nord du département, c'est bien simple : si on n'a pas de sang neuf, pas de route, on va s'endormir et mourir tranquillement. Les gens de Poitiers, eux, n'ont pas de problèmes. Ils sont bien desservis. Nous, on n'a rien. C'est-à-dire qu'on va se retrouver avec un toboggan vers le néant. Il n'y aura bientôt plus que des EHPAD. Et puis quand les EHPAD se seront vidés parce qu'il n'y aura plus personne, ce sera le désert. Ce ne sera plus la peine d'aller au Sahara. Il suffira d'aller au nord de Limoges.

J'ai travaillé pendant plusieurs années à Charbonnages de France. Lorsqu'on fermait une mine, on trouvait un endroit pas trop loin de cette mine pour créer des emplois et aménager des zones d'activités. Je vais prendre l'exemple de Montmarault, qui était un village de 600, 700 habitants, au croisement entre la route qui vient de Moulins, la RCEA de Moulins, et l'autoroute qui va à Clermont-Ferrand. C'était dans les années 92, 93. J'ai passé trois ans à m'occuper personnellement de cette affaire. En trois ans, on a développé la zone, avec notamment une usine de traitement d'aluminium. On a eu un responsable qui nous a dit que l'emplacement, à un carrefour au milieu de la France, était parfait. C'était une personne venue de région parisienne, de Vitry, qui s'était délocalisée. À l'heure actuelle, il y a là-bas 150 à 200 emplois.

Il y a eu évidemment de la logistique, parce que quand vous êtes à un carrefour autoroutier, il y a immédiatement de la logistique. Il m'arrive d'aller à Nantes, en passant par Niort, et vous voyez tous les 6 mois de nouveaux bâtiments qui apparaissent. Cela n'arrête pas, dans toute cette zone en bordure de l'Atlantique. Et puis quand on va vers Nantes, la Bretagne et la Normandie, on voit aussi que les communes nouvelles se développent comme des champignons.

Jean Veyrat : Monsieur Houlié, il y a une question qui se pose. Une route performante peut être un facteur d'attractivité, mais quels sont les atouts dont disposent les territoires pour transformer cette route plus performante en développement économique ?

Sacha Houlié : Manifestement pas la route, puisqu'on est là ce soir. D'abord, peut-être une identité de territoire, et cette identité de territoire nous a été imposée à tous, aux Poitevins comme aux Limougeaux, lorsqu'on a choisi ou subi en 2015 d'avoir la région Nouvelle-Aquitaine. Ce qui fait qu'aujourd'hui, on est un peu tous dans la même barque, avec des infrastructures routières et ferroviaires qui sont plus importantes à Poitiers. Cela génère des jalousies, et parfois l'égoïsme territorial de ceux qui ont, vis-à-vis de ceux qui n'ont pas. Et cela alimente ensuite le débat qu'on a aujourd'hui sur la répartition de cette richesse que sont l'accessibilité, le développement territorial, l'équipement public, dont certains disposent et d'autres pas, y compris dans la Vienne, puisque la situation de Montmorillon évoquée par Jean-Michel Clément est une situation d'isolement comparable à celle de Bellac ou de Limoges.

C'est la raison pour laquelle ce travail est essentiel, et le débat ne sera pas vain, quelles qu'en soient les conclusions. Cette situation nous est imposée également parce que quoi qu'on fasse, l'itinéraire dont nous parlons n'est pas un itinéraire dont l'intérêt est seulement local ou régional.

Les camions qui passent de Hendaye à Strasbourg, et dans le sens inverse, passeront quoi qu'il arrive, qu'il y ait une autoroute, une route nationale ou une route départementale. Parce que quand ils passent aujourd'hui par le centre de la France, ils passent par là. Et comme on n'a pas encore développé un fret suffisamment performant, et bien on a des poids lourds en nombre très important. Et ce sont ces poids lourds qui posent la principale difficulté en termes de pollution, en termes de sécurité, en termes d'encombrement et en termes de nuisances. Cette question de l'éviction des poids lourds est celle qui se pose à nous lorsque l'on parle de la construction d'un nouvel axe routier, ou de la rénovation de l'existant.

Par rapport à cela, nos territoires sont quand même très attractifs. D'abord, parce qu'on vit depuis 2015 un phénomène de double déconcentration. On a déconcentré Paris vers les métropoles régionales. Et comme Bordeaux explose, comme Nantes explose, comme toutes les métropoles explosent, il y a une déconcentration qui s'opère vers toutes les villes de taille intermédiaire.

On l'observe à Poitiers et à Limoges. Il y a une forme d'extension qui va s'étendre de toute façon, parce que dans des villes comme Poitiers, où le prix du mètre carré est passé de 2 000 euros du mètre carré il y a encore cinq ans à 3 000 euros du mètre carré aujourd'hui, il y aura forcément un effet d'éviction pour certaines catégories de la population. Et donc, on aura besoin pour ces gens-là de solutions. Et ces solutions, on les a retardées. On les a retardées même sur des questions d'équipements ferroviaires. La députée à qui j'ai succédé était très favorable à la LGV Poitiers-Limoges, qui n'a jamais vu le jour. On a heureusement pu accélérer les choses grâce à l'après-COVID, grâce aux investissements, grâce à France Relance. Dès l'an prochain, c'est 160 millions d'euros qui seront consacrés à la rénovation de la ligne ferroviaire entre Poitiers et Limoges. Donc, cette question ferroviaire, elle est déjà dans le débat. Elle est déjà en financement et déjà amorcée. Elle n'est pas en concurrence avec d'autres projets. Il faut plutôt y voir une complémentarité.

Il y a deux intérêts dans cette approche. C'est d'abord de créer du lien entre Poitiers et Limoges. Ce ne sera pas vain, parce que cela permettra de briser la glace de l'égoïsme territorial qui prévalait jusqu'alors. Et le deuxième intérêt, c'est qu'on a posé à un financement public à hauteur de 450 millions d'euros, auquel s'ajoutera un financement privé. Quelle que soit la solution retenue, il y aura du financement public pour permettre une amélioration de la situation pour nos concitoyens.

Alors bien sûr, on a des désaccords, y compris sur des solutions locales pour l'aménagement au sud-est de Poitiers, sur une déviation qui a un coût financier, un coût environnemental, à Mignaloux. Mais ça aussi, c'est quelque chose qu'on met en débat, et cela ne sera pas vain parce qu'on avance progressivement, et on ne reproduit pas les erreurs longtemps commises en reportant à plus tard cette question.

Jean Veyrat : Merci. Vous avez utilisé à deux reprises le terme d'égoïsme territorial. Ce n'est pas facile de surmonter cet égoïsme territorial. Cela a été dit lors d'autres réunions de concertation. Il y a eu du retard parce que les territoires n'ont jamais pu se mettre d'accord.

Aujourd'hui, est-ce qu'il existe des outils réglementaires ? On peut penser à des SCoT, ou même des outils que les collectivités pourraient créer ex nihilo, qui leur permettraient de coopérer plus facilement, et de mettre un peu de côté leurs rivalités territoriales. Je ne sais pas lequel d'entre vous peut répondre sur ce sujet. Monsieur Clément.

Jean-Michel Clément : La question des jeux et des luttes d'influence est ancienne. Je me souviens, je le disais l'autre jour à une réunion, lorsque j'ai été élu parlementaire, je me suis retrouvé membre de droit de trois associations qui militaient pour désenclaver le Limousin et le sud de la Vienne. Il y en avait une qui défendait l'itinéraire Niort-Limoges, une qui défendait la route Centre-Europe Atlantique, et une autre l'itinéraire Bressuire-Poitiers-Limoges. L'explication du retard qu'on a pris, elle est aussi là : les ministres des Transports qui se sont succédés nous disaient qu'avant toute chose, nous devons nous mettre d'accord. Nous avons une responsabilité collective dans cette affaire.

Jean Veyrat : Dans quel cadre alors, est-ce qu'on peut réussir à se mettre d'accord ?

Jean-Michel Clément : Je pense qu'aujourd'hui, les choses ont avancé. Si je prends la situation de la RN149 entre Bressuire et Poitiers, il y a un consensus entre les élus locaux sur un itinéraire. Il faut faire la même chose sur notre territoire. Une fois qu'on sera d'accord tous ensemble, le plus vite possible, le processus va s'accélérer parce qu'on parlera d'une seule voix. Et je ne connais moins bien le côté limougeaud, mais je pense que les choses pourraient se passer de la même façon à Limoges.

Jean Veyrat : Pour le côté limougeaud, Monsieur Larcher ?

Sébastien Larcher : En toute humilité, je crois effectivement que le SCoT, le Schéma de cohérence territoriale, peut répondre à ces enjeux d'aménagement. On le voit bien sur le SCoT qui est porté aujourd'hui au sein de notre intercommunalité, qui dépasse le périmètre de Limoges Métropole. Je crois que le SCoT peut être un levier et permettre de trouver un consensus. Ce consensus, il est extrêmement important.

J'étais au Congrès des Maires en novembre dernier. Et l'on a bien vu dans les débats sur la gestion de la crise COVID, que les territoires dans lesquels les choses se sont le mieux passées, ce sont les territoires dans lesquels les collectivités se sont mises en ordre de marche pour travailler ensemble. Et je crois qu'aujourd'hui, sur des sujets aussi fondamentaux que l'aménagement du territoire, il faut absolument que les élus que nous sommes, sur un projet comme celui-là, travaillent dans l'intérêt commun.

Sur la question qui nous est posée sur les mobilités, nous nous devons de trouver des solutions qui fassent consensus. On peut entendre l'ensemble des points de vue. Mais à un moment donné, cela ne peut pas être : "Nous, on veut l'autoroute, mais à tel endroit", ou "Nous, on veut bien de cette autoroute, mais plutôt à cet endroit". Il faut faire en sorte de trouver un compromis pour que tout le monde y trouve son compte.

Et je crois qu'aujourd'hui, il y a un enjeu très important pour nos territoires d'égalité dans l'accès aux déplacements. Mettons-nous autour d'une table, discutons et trouvons un consensus. Tant que l'on n'aura pas ce consensus, on sera incapable de parler d'une seule voix, l'État nous dira de nous mettre d'accord et on tournera en rond. À un moment, il faut qu'on arrête de tourner en rond. Il faut qu'on avance parce que derrière, ce sont des territoires qui se dépeuplent. Ce sont des entreprises qui ferment. Ce sont des gens qui ne veulent plus venir dans nos territoires. Et encore une fois, l'enjeu, c'est l'employabilité qui n'existe plus, l'attractivité qui n'existe plus. Il faut vraiment se poser ces questions. C'est tout l'intérêt de ce débat.

Jean Veyrat : Merci. Il y a un sujet qui est souvent revenu dans la concertation, c'est celui des services, la disparition de nombreux services dans les territoires ruraux : médecins et services publics en particulier. Monsieur Barrière, dans l'expérience que vous avez eue à Montmarault, avez-vous pu observer un lien entre développement économique et retour ou maintien des services ?

Jean-Paul Barrière : Quand vous avez une population qui arrive, à partir de ce moment-là, vous avez tous les services qui suivent. Un bon exemple, c'est Saint-Sulpice-les-Feuilles, en bordure de l'A20. Actuellement, on y fait des lotissements qui se remplissent très rapidement. Mais Saint-Sulpice-les-Feuilles est sur une bordure d'autoroute. La configuration est très différente dans le nord du département. Encore aujourd'hui, sur Bellac, à la rentrée, il va se fermer une classe.

La seule solution, c'est d'avoir rapidement des moyens de communication efficaces. On est en train de déployer la fibre sur tout le territoire. Ce sera terminé en 2023. Mais on voit bien que lorsqu'on va au Salon des entrepreneurs, à Paris, on nous demande si à Bellac on a des voiries à deux fois deux voies, si on a la fibre, et un aéroport pas trop loin. On répond que cela va arriver. Mais c'est un élément qui nous rend moins compétitifs par rapport à d'autres départements qui sont équipés.

Le problème aussi, et je rejoins ce que vient de dire Monsieur Clément, c'est qu'on n'a pas l'habitude dans la Vienne et la Haute-Vienne, de travailler en meute, comme le font les Bretons. Et du coup, la Bretagne est saturée. La région de Nantes, la Normandie également. Et chez nous, c'est le désert.

Sacha Houlié : Vous aviez posé une question sur les outils juridiques qui sont à notre disposition. On en a au moins deux, et même trois depuis peu, parce qu'on a un Schéma régional d'aménagement du territoire qui a été adopté récemment et qui consacre une part très importante aux enjeux environnementaux. L'isolement, l'absence de lien entre deux anciennes capitales régionales, qui n'existe que dans notre région, ont bien été pris en compte, et il a été prévu des aménagements à ce titre entre Poitiers et Limoges, dans ce qu'on appelle le SRADDET.

Il y a un deuxième outil, c'est celui du financement au travers des contrats de plan Etat-Région. C'est ce qui nous pose aujourd'hui le plus gros problème parce qu'il y a eu beaucoup de trahisons, ou en tout cas beaucoup de reports, et par voie de conséquence une perte de

confiance vis-à-vis de cet outil. Si les CPER avaient tous été réalisés, on aurait probablement un scénario alternatif dont une majorité des tronçons présentés ici, seraient déjà réalisés.

Et le troisième outil juridique, c'est la loi qui a été évoquée tout à l'heure par Monsieur Morisseau, qui permet de transférer aux départements une partie des routes nationales qu'on déciderait de déclasser. Si c'est une route nationale qu'on décide d'aménager, comme le prévoit le scénario alternatif, dans ce cas la route resterait nationale. Si c'est le scénario autoroutier qui est retenu, une partie des autres zones pourrait être déclassée pour être reprise par les départements. C'est une hypothèse, c'est quelque chose dont il faudra discuter.

Dernier élément, il faut que tout ce qu'on fait ait une utilité. C'est pour ça que je voulais parler au départ de ce qu'était le trafic national sur cet axe. Parce que le trafic local, pour Poitiers-Limoges, sans arrêt à Bellac, sans arrêt à Montmorillon, il s'est organisé différemment. Tous les gens qui font régulièrement ce trajet, la grande majorité d'entre eux en tout cas passent par Confolens. Parce qu'ils n'ont pas les camions, parce qu'ils récupèrent très rapidement une deux fois deux voies. Et donc, les gens se sont organisés de cette façon. C'est la raison pour laquelle il faut que nos travaux débouchent sur des résultats concrets, avec des aménagements qui seront effectivement réalisés, sans fausses promesses, dans les prochaines années.

Sébastien Larcher : Je voulais revenir, si vous me le permettez, à la question initiale, sur l'objectif du projet de territoire. C'est quelque chose qui nous a été imposé depuis 2015. En tout cas, dans l'approche qu'on peut avoir à Limoges Métropole, nous nous sommes fixés quatre objectifs. Le premier, c'est la connexion avec le monde. Cela veut dire ce que cela veut dire : on est tout à fait conscient qu'il faut qu'on soit connecté à l'environnement dans lequel on vit. Ensuite, il y a tout ce qui est lié aux échanges économiques. C'est fondamental. On ne peut pas ramener la richesse sur nos territoires sans dynamisme économique. Le troisième objectif, c'est être en lien avec les besoins des citoyens. On a lancé une consultation publique qui a permis que chaque citoyen puisse s'exprimer sur ce projet de territoire, de façon à adapter le projet à son environnement. Il ne s'agit pas d'acheter des milliers d'hectares ou des centaines d'hectares pour, au final, implanter très peu d'entreprises. Il faut que ce soit cohérent. Et surtout, ce qui est important, c'est la recherche d'une co-construction en associant les services de Limoges Métropole, les habitants et les élus, qui ont travaillé ensemble pour voir comment on pouvait adapter les transports pour répondre au mieux aux enjeux de demain pour notre communauté urbaine.

Enfin, le projet de territoire comporte aussi un vrai projet social avec, dans le programme local de l'habitat, la volonté de rénover les bâtiments, et une offre de bâtiments plus importante. Tout cela est lié dans notre projet de territoire. Cela impose des investissements importants, avec près de 50 millions d'euros qui seront investis chaque année pour financer ce projet de territoire. Et on voit bien qu'une fois qu'on a identifié les points clés, et bien derrière, on a une ligne de conduite qui nous permet vraiment d'aller de l'avant et d'orienter les choix stratégiques.

Je rejoins complètement ce qui a été dit, c'est-à-dire qu'à un moment, il faut qu'en tant qu'élus, on réponde aux besoins de notre territoire, aux besoins des habitants. En matière de mobilités, cela signifie que nous devons travailler à une offre multimodale qui reste encore à préciser. En tout cas, si on a une opportunité de cocher déjà une des cases sur l'ensemble des modalités de transport dans nos territoires, qu'il s'agisse d'une autoroute ou d'une voie rapide, et bien

saisissons cette opportunité. Et ensuite, le maire de Limoges l'a rappelé, nous pourrons travailler sur l'hydrogène, demain sur le ferroviaire. Mais allons-y étape par étape. Je crois qu'aujourd'hui, il ne faut pas qu'on se trompe. On sait très bien que si on veut avoir un spectre qui est trop large, on n'y arrivera pas.

Jean Veyrat : Merci. La question que je vais vous poser n'est pas facile, et je vais en plus vous demander d'y répondre de façon assez courte. On a entendu pendant la concertation qu'il y avait une forte préoccupation environnementale. Comment est-ce qu'aujourd'hui, on peut conjuguer un projet de territoire où le mot attractivité a été beaucoup prononcé, avec les enjeux aussi de développement durable ? Est-ce qu'il y a un nouveau modèle à inventer, ou est-ce que vous avez des exemples, peut-être, de projets de territoires, qui ont su conjuguer attractivité et préservation de l'environnement ?

Sacha Houlié : Ce que je peux vous dire, c'est que l'on ne sait pas de quelle façon on se déplacera demain sur les routes. On ne sait pas quelle sera la nature des véhicules électriques. On ne sait pas si les véhicules à hydrogène nous permettront de nous déplacer sur des longues distances. Ce qu'on sait, en revanche, c'est qu'on a une décarbonation de notre économie qui est prévue et qui est prévisible, et que les voitures thermiques, de façon générale, sont appelées à disparaître.

Cette question environnementale se pose d'abord au sujet de l'occupation des sols. Au sujet des pollutions diffuses ou des pollutions concrètes. Pour l'eau notamment. Ce sont des questions auxquelles on doit répondre en toute transparence. On doit faire des bilans coûts-avantages de façon très concrète. En revanche, sur la pollution des véhicules, on devrait avoir des solutions dans les prochaines années. Aujourd'hui, on a des gens qui se sont éloignés des centres urbains pour des raisons sociales, qui ont du bâti qui est très difficile à rénover. On sait bien que dans la transition, ce sont ces personnes que l'on devra accompagner en priorité. Donc, il faut mettre en parallèle le coût social, l'intérêt économique et le coût environnemental.

Sébastien Larcher : Je rejoins complètement ce qui vient d'être dit. Je crois qu'aujourd'hui, on est sans doute à mi-chemin entre des modes de transport qui existent aujourd'hui, et d'autres qui existeront demain, qu'on ne connaît pas encore, ou qu'on n'a pas encore imaginés. Mais on voit bien aujourd'hui que dans les grandes villes, on a eu une fuite de certains habitants qui ne veulent plus supporter le trafic routier, qui ne veulent plus supporter la pollution à l'intérieur de la ville. Et donc, tout est lié.

Dans le projet de territoire tel qu'on l'a imaginé sur Limoges Métropole, en tout cas, on a cherché à poser des bases, avec des transports qui soient le plus neutre possible en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Il y a une transition forte qui est en cours, et un choix économique important en faveur de l'hydrogène. Mais on se rend bien compte qu'après, il faudra être en mesure de pouvoir rayonner pour que chacun puisse se déplacer, et vienne vers les villes centres que sont Poitiers ou Limoges, peut-être par le train, peut-être par la route. En tout cas, il faut que l'on permette à chacun de se déplacer de manière autonome, à un coût abordable pour tous, pour justement favoriser ces déplacements.

Je suis allé au lycée à Limoges, et j'ai pris le train pendant toute ma scolarité. Et nos anciens, qu'est-ce qu'ils avaient ? La voiture n'existait pas pour tout le monde et le train a été une formidable opportunité pour se déplacer dans nos territoires. Je pense qu'aujourd'hui, il y a un mix à trouver pour que ce soit quelque chose qui puisse s'arbitrer et s'articuler de manière complètement cohérente. Sur certains trajets, il faut peut-être prendre la voiture, sur d'autres trajets, il faut peut-être prendre le train et finir au plus près avec des dispositifs vertueux sur l'aspect gaz à effet de serre.

Jean-Paul Barrière : Il y a un élément quand même qui nous perturbe, c'est la RCEA. C'est-à-dire que sur l'axe La Croisière-Bellac-Confolens, on a 40 000 véhicules dans un sens, 20 000 dans l'autre sens, puisqu'il y a une section qui est à sens unique, qui relie l'Espagne, le Portugal, et l'Allemagne. Ils ne font que traverser et ils polluent. C'est tout ce qu'ils font, puisqu'ils ne s'arrêtent pas pour manger, les camions-citernes leur fournissent le fuel, tout est organisé. Le plus gros problème, il est là.

Jean-Michel Clément : Je pense que nous sommes rattrapés par le temps, c'est-à-dire que le réchauffement climatique, il n'est plus devant nous, il est là aujourd'hui. Et donc, nous avons une obligation, c'est d'agir. L'action, elle commence maintenant, quels que soient nos projets d'aménagement. Cela va venir percuter nos modèles de développement, percuter nos moyens de transport, percuter aussi le commerce à l'échelle européenne et à l'échelle mondiale, qu'on le veuille ou non.

Je pense qu'il va falloir qu'on change de modèle de développement : la mondialisation, qui nous a amenés là où nous sommes. Il va falloir revisiter un certain nombre de choses. Il y a des débats qui sont, je l'espère, derrière nous. On est aujourd'hui face à une réalité qui nous rattrape. Si on n'est pas en capacité, chacun là où on est, d'inventer d'autres modèles de développement, d'autres moyens de déplacement, d'autres comportements, et bien je pense que ce sont nos enfants qui devront payer nos dettes. Et ces dettes, je n'ai pas envie de leur laisser.

Jean Veyrat : Merci à tous. Je pense que vous auriez pu débattre encore beaucoup plus longtemps, mais il nous faut maintenant passer au deuxième et dernier temps d'échanges avec le public.

Échanges avec le public

Nathalie Tabuteau : Bonjour, Nathalie Tabuteau, maire de Moulismes. Pour finaliser mes études, il m'a été demandé de réfléchir à cette question : l'informatique est-elle un outil ou une discipline à part entière ? De la même façon, j'aimerais poser cette question à propos de la route : est-elle un outil de la mobilité ou un objectif en soi ?

J'ai entendu beaucoup parler d'économie, d'environnement, de financements, d'accidentologie et de démographie. Mais j'ai très peu entendu parler d'humanité. En tant que maire, je me sens un devoir de veille vis-à-vis de ceux qui empruntent cette route. Je revois un véhicule accidenté. Je me revois passer la soirée les pieds dans la neige, et finalement prévenir le maire de la commune voisine que cela concernait des administrés de chez lui. Je crains qu'il y ait un risque de déshumanisation si l'on ne s'entend pas sur ce que l'on veut faire de cette voie routière et sur les déplacements.

Quelle mobilité voulons-nous, en fonction des différents enjeux ? C'est pour cela que j'ai apprécié le débat qui vient d'avoir lieu, car toute la question aujourd'hui est de savoir si l'avenir d'un territoire dépend de son attractivité. Je n'en sais rien. Je pense surtout qu'il ne faut pas penser selon nos idéaux actuels, mais avec des idées neuves.

Jean-Louis Pagès : Bonjour, Jean-Louis Pagès, conseiller régional de Haute-Vienne. Je voulais simplement dire qu'il faut bien comprendre que ce n'est pas l'infrastructure qui fait le projet de territoire. Il faut d'abord définir le projet de territoire, et l'infrastructure ensuite n'est qu'un outil. Et avec l'autoroute, on nous demande finalement de ne parler que d'un sujet très restreint par rapport à celui des mobilités, qui est beaucoup plus large.

En fait, ce modèle de territoire lié à l'autoroute, c'est un modèle qui est très daté. Monsieur Massy l'a dit, cela date des années 50. Les années 50, c'est l'autoroute, la bagnole, le supermarché en périphérie, la métropolisation à outrance. On voit ce que cela a donné : des délocalisations, les campagnes qui se vident. Regardez d'ailleurs les contributions qui sont faites, qui montrent que l'autoroute, c'est la désertification des campagnes, cela ne les enrichit pas.

Ce que je voulais dire simplement, c'est qu'on doit se projeter dans dix ans. Dans dix ans, il y aura eu cinq, six, dix rapports du GIEC. On sera complètement aux abois. Le problème des émissions des gaz à effet de serre risque d'être tellement important, que les solutions de transport auxquelles vous pensez aujourd'hui avec l'autoroute seront caduques.

Et la solution, ce n'est pas l'hydrogène. L'hydrogène consomme autant d'énergie car il faut la produire. Miser sur l'hydrogène, ce n'est que décaler le problème énergétique. Dans dix ans, le coût l'énergie sera tel qu'il y aura un problème social majeur autour des transports. Et de toute façon, cette autoroute ne pourra pas être financée.

Et je dirai une dernière chose. On distingue le financement public et le financement privé. Mais le financement privé, c'est quoi ? Ce sont les usagers qui paient. Dans tous les cas, ce seront les Limousins qui paieront deux fois : une première fois par leurs impôts pour financer cette autoroute, et la deuxième fois par les taxes en l'empruntant. Je pense donc que c'est une

solution qui ne verra pas le jour. L'urgence, c'est des solutions mobilités opérationnelles dès maintenant. L'État est en retard sur les CPER. Je pense qu'il faut qu'il tienne ses engagements, et que l'on abandonne le fantasme de l'autoroute qui va nous faire perdre du temps. Car en attendant, il y aura de plus en plus de morts sur cette route.

Hugo Bourdin : C'est gentil de me redonner la parole. J'ai déjà parlé tout à l'heure, et je n'ai pas dit que j'étais paysan. Je suis membre de la Confédération paysanne. J'aimerais juste qu'on ait un petit mot pour les terres agricoles, parce que j'ai entendu un intervenant se demander qui roulera sur cette autoroute dans quelques années. Et en fait, la question est bien là. On ne sait pas qui roulera sur cette autoroute. Mais le bitume sera bien là. Et donc, à l'échelle de nos vies, ces terrains goudronnés et bétonnés, ce sont autant de terres qui sont perdues. Or, les terres agricoles, c'est quand même ce qui permet qu'on soit tous là, et qu'il y ait tous les êtres vivants qui nous entourent. En fait, sans ce sol, il n'y aurait pas de vie sur cette planète.

Petit à petit, on ronge ce capital, parce qu'on a un modèle économique qui ne voit que cela : la croissance. On ronge ce capital et on est en train tout simplement de foncer vers quelque chose qui est le néant. En France, la population augmente, la croissance augmente, mais c'est complètement décorrélé de la consommation de terres agricoles. À la limite, je pourrais comprendre, si la population augmente un peu, que l'on ait besoin de construire des maisons, de construire des infrastructures pour les desservir. Mais en fait, la réalité, c'est que c'est totalement décorrélé. On bétonne en France un département entier tous les sept à dix ans, selon les études. À ce rythme-là, on va vite arriver au bout de ce que l'on peut faire.

Je pense que le rôle des politiciens est aussi de trouver des solutions à ces questions. On ne peut pas avoir que des solutions de court terme. Il est normal que l'on se préoccupe d'économie et d'emploi. Mais il y a aussi quand même la survie de l'humanité à long terme qui est quand même importante.

Jean Veyrat : Je crois qu'on a une intervention via l'application Zoom. Monsieur Picard, est-ce que vous pouvez parler, et est-ce que vous m'entendez ?

Nicolas Picard : Oui, je vous entends très bien. Bonsoir à tous, je suis Nicolas Picard, chef d'entreprise et également vulgarisateur des questions énergie et climat. Et suite aux différentes interventions que j'ai entendues, notamment sur la question de l'hydrogène, je me permets de rappeler certains éléments.

En France, nous produisons 55 millions de tonnes d'hydrogène, qui servent principalement au raffinage des produits pétroliers à hauteur de 60%, et de l'ammoniac à hauteur de 25%. Pour que vous ayez un ordre de grandeur qui vous permette de mettre ces chiffres en perspective, je vous invite à lire la Stratégie nationale bas carbone, qui explique entre autres quelles sont les ambitions concernant la mobilité hydrogène, notamment sur la partie véhicules lourds.

En France, nous importons, et malheureusement, le contexte n'est pas favorable, 40 millions de tonnes équivalent pétrole chaque année pour nourrir notre cher pays d'un point de vue énergétique. Ce qui représente tout simplement l'équivalent de la production annuelle française d'électricité. Je suis en train de vous dire très clairement que si demain nous voulons remplacer

l'ensemble des carburants pétroliers français, nous avons besoin de doubler toute la production électrique. C'est-à-dire doubler la production des centrales nucléaires, doubler la production hydraulique, doubler la production de l'éolien... partout en France.

Il faut quand même être réaliste et s'intéresser aux ordres de grandeur pour comprendre les limites de la notion de véhicule à hydrogène pour la mobilité de "Monsieur et Madame Tout le Monde". Au-delà du fait qu'aujourd'hui, on ne sait toujours pas stocker efficacement l'hydrogène dans des réservoirs pour avoir suffisamment d'autonomie, que l'hydrogène a à peu près un facteur 4 à 5 en termes de puissance calorifique par rapport à un litre d'essence, etc. Il y a aujourd'hui de vrais verrous technologiques. Et donc on ne peut pas s'appuyer vraisemblablement là-dessus pour les deux raisons que je viens d'évoquer : la première, l'ambition technologique, et secondairement pour la production de ce genre d'hydrogène. Car je vous rappelle qu'on souhaite le faire de manière décarbonée, c'est-à-dire sous la forme d'électrolyse.

Dernier détail, pour vous donner un ordre de grandeur, Limoges Métropole utilise aujourd'hui 2 térawattheures de pétrole. Si nous devons faire de l'hydrogène de cette manière-là, par exemple sous forme de panneaux photovoltaïques, il faudrait 89 kilomètres carrés de panneaux solaires photovoltaïques, ce qui représente l'ensemble de l'agglomération de Limoges. Je voudrais donc juste qu'on rappelle clairement qu'à ce jour, il n'y a pas eu de vraies analyses prospectives en termes d'énergie, en termes de démographie, en termes de perspectives et de déplétion des ressources naturelles par rapport à ce projet autoroutier. Merci.

Christian Duchet : Bonsoir, Christian Duchet, je suis le président de l'Automobile Club Limousin, qui travaille sur la région Limousin, en coordination avec des collègues et amis de l'Automobile Club de l'Ouest, et la Vienne en particulier.

Le Limousin a toujours été assez difficile d'accès. Je pensais à Turgot tout à l'heure, intendant de Louis XVI, qui ne pouvait pas venir se déplacer entre décembre et mars dans nos contrées difficiles. Cela s'est poursuivi. L'autoroute A20, on l'a eue avec 25 ans de retard. Cet axe 147, mes prédécesseurs, avec les équipes d'élus, y ont travaillé depuis 1954. Alors effectivement, il y a des portions qui ont été réalisées. Il y a eu des avancées. Et j'ai une pensée ce soir pour les Viennois, les Haut-Viennois qui ont perdu la vie sur cette route. Une pensée pour ceux qui ont traversé nos régions, et qui eux aussi, y ont laissé la vie. Ne serait-ce que pour une vie sauvée, il faut que cette route cesse d'être dangereuse.

Tous les arguments à propos du bruit, de la pollution, nous les entendons, les comprenons. Mais on est en territoire rural, et ici on a besoin de la voiture. Nos métropoles se développent, avec des transports en commun qui sont nécessaires. Mais ici, en Limousin, on défend l'automobile. On a besoin de la voiture pour travailler, pour les usages quotidiens.

On a aujourd'hui une ouverture avec ce projet d'autoroute. La deux fois deux voies, on a essayé, on a insisté, mais on sait qu'on n'y arrivera pas. Cela prendrait encore cinquante ou soixante ans. Pour une autoroute, le délai sera de huit, dix ans. Le projet alternatif oublie en outre une partie du territoire.

Nos régions ont besoin de se développer, et nous avons une opportunité à saisir. Il faut donc prendre cette voiture qui, grâce à l'autoroute, va nous amener à Poitiers, et ensuite à Paris avec

le TGV en une heure et demie. Parce que nous aussi nous avons besoin de ça, nous, les Limousins.

Martine Jammet : Bonsoir, Martine Jammet, vice-présidente de l'association A147. Je crois que lors de ces réunions, l'association A147 a expliqué les enjeux de l'autoroute A147 et a pu discuter et entendre les avis de toutes les parties concernées. Maintenant, il faut prendre des décisions. Est-ce que nous voulons une autoroute sécurisée ? Toutes les autres solutions ont été différées.

Si on fait le projet autoroute A147, on aura un chantier et un maître d'œuvre. Les autres solutions proposées, c'est une série de chantiers avec des financements inconnus, peu probables, qu'il faudra trouver à chaque fois. Ce ne sera pas une deux fois deux voies en continu, et la sécurité ne sera pas résolue sur les voies conventionnelles.

Que voulons-nous ? Que nos territoires restent à la traîne de la région Nouvelle-Aquitaine ? Est-ce que les exploitants agricoles n'ont pas besoin de s'approvisionner et de vendre leurs produits en circulant sur un axe plus rapide ? Est-ce que les artisans n'ont pas besoin de rallier sur un axe conforme leurs chantiers pour développer leurs activités ? Est-ce que les chefs d'entreprises qui ont des sociétés à Poitiers et à Limoges peuvent ne pas perdre quatre heures dans la journée pour faire le trajet ? Est-ce que les habitants des deux métropoles n'ont pas le droit de se rendre dans les hôpitaux, les administrations, l'université sur un axe sécurisé et plus rapide ?

Comme je l'ai déjà dit plusieurs fois, le train ne repassera pas deux fois. Notre territoire doit pouvoir se développer comme les autres territoires français et européens. Dans dix ans, les voitures électriques seront non polluantes. Elles seront très encouragées sur les grands axes. Certainement pas sur les petites routes. On ne crée pas par la peur. On doit ensemble trouver des solutions avec toutes les parties prenantes, travailler en bonne intelligence pour aboutir à ce projet. Ne faisons pas, comme nos aînés, laisser le temps passer. Nos enfants nous en voudront. L'avenir appartient à ceux qui osent.

Laurent Blot : Je voudrais revenir tout d'abord sur les données autour de l'A20. J'avais pris soin de regarder sur Wikipédia, et vous avez effectivement une baisse de la population à partir du moment où on s'éloigne de plus de 25 kilomètres de Limoges, et donc entre autres à Bessines, Arnac-la-Poste, La Souterraine...

Je voudrais revenir également sur l'accidentologie. On peut tous déplorer qu'il y ait des tués sur la route. Mais il faut quand même relativiser. Le Covid a fait 137 000 morts en France.

Maintenant, on est là aussi pour éventuellement faire des propositions. On est dans un territoire qui est particulièrement agricole. On sait aussi que la moitié des agriculteurs vont partir en retraite dans les dix ans. Cela veut dire que beaucoup de terres vont se libérer, mais il n'y a pas forcément de repreneurs. Un des sujets dont chaque maire devrait se préoccuper, c'est le départ à la retraite des agriculteurs. Parce que ce qui est en jeu, c'est d'avoir de l'alimentation locale.

Il y a une solution qui existe, c'est celle soutenue par Terre de Liens. C'est un organisme associatif qui, par le biais de cotisations de particuliers, rachète des terres et les loue ensuite à

de jeunes porteurs de projets. On en a un bon exemple dans la Haute-Vienne, dans une commune située à 40 kilomètres au sud de Limoges. Il s'agit de la Ferme de la Tournerie, où sur 80 hectares, onze jeunes, tous diplômés d'écoles d'ingénieurs, travaillent sur la même exploitation. Cela peut, je pense, être une source d'inspiration pour revitaliser le territoire de la Haute-Vienne et du sud de la Vienne.

Christine Graval : Bonsoir. Je suis Christine Graval, conseillère régionale du département de la Vienne. Je voulais dire deux choses. La première, c'est qu'ayant participé à plusieurs réunions au cours de cette concertation, j'ai constaté que lorsque le débat a vraiment eu lieu concernant les solutions alternatives, ce souvent les usagers, les citoyens, et les habitants eux-mêmes, qui trouvent des solutions. C'est plutôt encourageant.

La deuxième chose, c'est que les gens qui défendent l'autoroute partent du principe que de toute façon, ils auront les moyens de payer le péage en plus des fonds publics investis pour construire la route. Finalement, c'est ce qui me dérange le plus. C'est qu'en fait, la solution de l'autoroute concédée est une solution non démocratique. Elle n'apportera aucune solution pour les gens qui n'auront pas les moyens de payer. Et il y a quand même beaucoup de gens qui n'auront pas les moyens de payer le péage, en plus de l'essence. Si la solution à 1 milliard qui nous est proposée ne concerne qu'une minorité de la population, c'est un mauvais usage des fonds publics.

Il faut donc continuer à explorer les solutions qui ont été proposées par la société civile et par des élus pendant cette concertation. Merci.

Conclusion de l'assemblée

Jean Veyrat : Monsieur Vazelle, je vous invite à quelques mots de conclusion avant le discours de clôture de la préfète de région.

Jean-Daniel Vazelle : Merci d'être encore si nombreux. Alors, vous le savez, on ne va pas faire le bilan maintenant, c'est impossible. Et puis surtout, nous ne sommes pas là pour donner un avis sur le projet, mais pour faire en sorte qu'il y ait un débat public. Dans la concertation autour d'un projet, il y a plusieurs questions dont il faut absolument débattre : quels sont les besoins ? Quelles sont les fonctions que ce projet doit remplir ? Que se passe-t-il si on ne fait rien ? Quelles sont les solutions alternatives ? Et quels sont les impacts à prévoir ? Et donc, en première analyse, il me semble que vous avez bien répondu à ces différentes questions par vos avis, vos réflexions, et surtout vos contributions.

Vous avez apporté beaucoup d'arguments, très divers. Nous allons en faire la synthèse dans un bilan, en respectant toutes les sensibilités. Ce sera transparent. Ce document sera transmis au porteur du projet, qui devra répondre aux éventuelles questions ou demandes de précisions que nous formulerons. Il vous doit de répondre. Et puis nous ferons aussi des recommandations pour la suite du processus, si le projet est maintenu. La concertation, dans ce cas, se poursuivra.

Vous avez été nombreux à venir en présentiel. Lorsque cela a été possible techniquement, il y a aussi eu des participants sur Zoom. Vous avez pu vous exprimer. En réunion, c'est parfois frustrant car on a envie de dire beaucoup de choses et le temps est limité.

Je voudrais vous remercier d'avoir été présent. Je voudrais remercier aussi l'animation qui a permis de débattre. Et je voudrais aussi remercier la DREAL, qui a toujours répondu favorablement à nos demandes, que ce soit sur l'organisation de la concertation, ses modalités, ou sur les compléments d'informations (documents, fiches...) qui nous semblaient nécessaires pour répondre à vos questionnements.

Cette concertation n'est pas tout à fait terminée. Vous avez encore jusqu'au 20 mars pour éventuellement soumettre vos contributions.

Je vous remercie une nouvelle fois d'être venus si nombreux, et surtout d'avoir respecté ce que doit être un débat, c'est-à-dire de s'exprimer, mais surtout de s'écouter, même si on n'est pas du tout d'accord avec ce qui est dit. C'est normal, c'est la démocratie. Je laisse la parole à la préfète de Nouvelle-Aquitaine, Madame Fabienne Buccio.

Fabienne Buccio : Mesdames, Messieurs,

Je souhaitais ce soir, à nouveau, pour cette réunion de clôture de la concertation autour du projet d'autoroute entre Poitiers et Limoges, m'adresser à vous.

Je tenais à vous remercier pour votre participation aujourd'hui, mais aussi de vos contributions tout au long de cette concertation et je sais que vous avez été nombreux à participer.

Ces temps d'échange sont désormais clos, mais la concertation continue : vous pouvez encore vous exprimer en ligne jusqu'au 20 mars.

Je voudrais d'abord rappeler les moyens de concertation mis en œuvre.

Ils ont été – je le pense – à la hauteur de ce projet majeur pour le territoire et à la hauteur de l'engagement de l'État pour améliorer les déplacements dans la Vienne et la Haute-Vienne.

Entre les deux assemblées des territoires qui ont marqué le début et la fin de la démarche, plusieurs moyens d'expression vous ont été proposés :

- une plateforme de concertation pour déposer vos avis et consulter les contributions déjà enregistrées,
- deux amphi-débats organisés avec les universités de Poitiers et Limoges,
- cinq ateliers thématiques,
- des débats mobiles à la rencontre du public,
- deux réunions de partage, la semaine dernière, au cours desquelles les représentants de l'État ont apporté des réponses aux questions fréquemment posées.

Cette concertation a abordé bien plus que la création d'une nouvelle voie de circulation. Le 11 janvier, en m'adressant à vous, j'avais insisté sur l'importance de traiter au cours de cette concertation trois thèmes : le désenclavement, les mobilités, le développement économique. En effet, bien au-delà du choix et du dessin d'un objet routier, il s'agissait à travers cette concertation de réfléchir à l'avenir de vos territoires, à vos modes de déplacements futurs et à

nos coopérations territoriales. Ces thèmes et bien d'autres encore ont été au centre des échanges.

Plusieurs enjeux ont été particulièrement présents et une forme de consensus semble s'être dégagée sur :

- La sécurité. Malgré les efforts des services de l'État, malgré l'entrée en vigueur de la limitation à 80 km/h, la RN147 demeure une route trop dangereuse. Vos témoignages sur des accidents vécus, sur votre réticence à l'utiliser personnellement ou professionnellement nous interpellent et appellent à l'action.
- L'urgence. L'ancienneté des projets engagés pour la mise à 2x2 voies de la RN147 varie selon les avis et perceptions de chacun. Une chose est sûre, il faut désormais agir.

La dynamique enclenchée par cette concertation doit être poursuivie.

La rapidité dans la réalisation d'un projet est un élément important.

Certains s'inquiètent d'un retard qui serait apporté dans les projets du CPER en cours à cause de ce projet d'autoroute. Je veux les rassurer : il n'en est rien.

Vous avez confirmé avec force la pertinence des projets en cours d'études et de travaux et vous avez proposé parfois des modalités pour mieux les rendre concrets, plus vite. Je pense notamment à l'entrée sud-est de Poitiers et au doublement de la RN520 pour le contournement nord de Limoges.

- Consensus également sur la complémentarité des modes de transports. Oui, il faut une route plus performante. Cela ne doit pas faire oublier les autres modes de transports, en premier le train, sur lequel l'État a engagé des investissements importants, à hauteur de 68 millions d'euros à l'horizon 2025/2026.
- Je ne voudrais pas omettre de parler du projet à imaginer pour ce territoire. Quel que soit le scénario retenu, il devra s'accompagner de démarches locales pour préparer l'arrivée de l'infrastructure quelle qu'elle soit, et en faire un outil de rééquilibrage et de dynamisme du territoire.
- La cohérence. L'État est résolument engagé dans la transition écologique. Avec la stratégie nationale bas carbone, avec la loi climat et résilience, l'État fixe des objectifs ambitieux. De nombreux participants à la concertation ont rappelé avec raison que le projet retenu devrait s'inscrire dans cette trajectoire.

Certains se sont interrogés, parfois, sur l'utilité de cette concertation.

Je ne prendrai évidemment aucune position aujourd'hui sur aucun des avis émis. Je peux néanmoins rappeler quelques éléments sur l'utilité de ces deux derniers mois.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, la DREAL Nouvelle-Aquitaine, a collecté pendant cette concertation près de 2 000 avis. Près de 700 personnes se sont déplacées lors des différents temps d'échanges, auxquelles s'ajoutent environ 200 personnes rencontrées lors des débats mobiles.

La mobilisation du public atteste de l'importance du projet et du bien-fondé de la concertation.

Une concertation n'est jamais une perte de temps. Elle ouvre notre horizon, elle nous rappelle combien les différentes actions de l'État sont interconnectées entre elles et avec celles des

collectivités. Pour autant, elle ne détourne pas de ce qui doit être poursuivi et réalisé dans le plus court terme.

Je comprends l'impatience des acteurs locaux, des usagers de la RN147. Mais les décisions prises hâtivement aboutissent parfois à des échecs, à des oppositions qui n'avaient pas été suffisamment étudiées et donc à de nouveaux délais. En consultant le public, nous construisons un projet plus adapté et plus solide. Alors, continuons ensemble d'avancer sereinement, mais sûrement vers le bon projet, celui qui se réalisera.

Quelles seront les suites de cette concertation préalable ?

Je rappelle qu'il vous reste encore une dizaine de jours pour vous exprimer, jusqu'au 20 mars 2022.

Dès le 21 mars, les garants s'attelleront à synthétiser les échanges, avec la rigueur dont ils ont fait preuve tout au long de cette concertation.

Le 20 avril, leur bilan de la concertation vous permettra de retrouver tous les arguments recueillis. Ce document sera extrêmement précieux dans le processus de décision de l'État.

Le 20 juin au plus tard, soit deux mois après la mise en ligne du bilan des garants, le Gouvernement publiera les mesures qu'il estime nécessaires pour tenir compte des enseignements de la concertation. Il apportera une réponse précise et argumentée au bilan des garants. Cette feuille de route pour demain devra, sans présumer de son contenu précis, fixer un cadre pour la poursuite du projet : Quelles modalités de poursuite de la concertation ? Quel calendrier de prise de décision ? Et selon quels critères ?

À l'occasion de cette dernière réunion, je veux aussi adresser des remerciements :

À vous tous d'abord, qui avez participé à cette concertation, encore ce soir. Certains pour la première fois, d'autres avec assiduité. Vous faites vivre la démocratie participative.

Aux responsables des universités de Poitiers et de Limoges et aux maires de toutes les communes qui ont accueilli les réunions publiques, les ateliers et les débats mobiles. Sans votre soutien, la concertation n'aurait pas pu aller partout, à la rencontre des acteurs et habitants.

Merci aux garants de la concertation. J'ai rencontré à deux reprises Mesdames Haudebourg et Czora et Monsieur Vazelle et j'ai pu mesurer leur exigence et leur engagement au service de votre expression. Ils ont fait de cette concertation une démarche vivante, souple, et donc capable de s'adapter aux demandes du public et de créer un véritable dialogue entre les personnes et entre les territoires. Ils ont défendu le droit de tous à s'exprimer et l'égalité de traitement entre les participants. Ils ont grandement contribué au climat de respect mutuel de cette concertation.

Enfin, pour conclure cette assemblée, permettez-moi de saluer la mobilisation des différents services de l'État et de remercier chaleureusement les équipes de la DREAL Nouvelle-Aquitaine. Le travail qu'ils ont fourni – avant et pendant la concertation – est considérable. Ce que vous en voyez lors des réunions n'est finalement que la partie émergée de l'iceberg. Ce travail est la marque de notre respect envers les partenaires locaux.

Merci à tous.