



Concertation préalable du public

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

Jeudi 20 janvier 2022 – Poitiers



Une centaine de personnes assistaient à l'amphi-débat qui s'est tenu à l'université de Poitiers le 20 janvier 2022 dans le cadre de la concertation du public sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges.

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

- *Martine JAMMET (A147 Grand Ouest)*

- Gilles MORISSEAU (Association Voie rapide 147-149)
- Dominique ROYOUX (Professeur de Géographie à l'Université de Poitiers)

Un échange de près de deux heures entre le public, la DREAL et ces trois intervenants a ensuite permis d'aborder tous les sujets liés au projet.

Introduction de la réunion

Jean Veyrat, animateur de la réunion : Bonjour à tous, bienvenue, c'est la deuxième réunion de concertation sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges. Je suis Jean Veyrat et je vais animer cette réunion qui va vous donner largement la parole ce soir. Je vous expliquerai le déroulement de cette réunion et vous verrez qu'on aura un temps de présentation très court et beaucoup de temps d'expression pour vous. Mais tout de suite, pour bien situer l'esprit de cette concertation et l'esprit de cette réunion, je vais donner la parole à Madame Czora, une des garantes de la concertation.

Kasia Czora, garante de la concertation : Bonjour Mesdames et Messieurs, merci de vous être mobilisés pour cette deuxième réunion de concertation placée sous le contrôle de la Commission nationale du débat public. Je suis un des trois garants nommés par la CNDP pour veiller au respect du droit à l'information et à la participation du public pendant ce débat. La Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante qui a une vingtaine d'années et qui est une émanation de la loi Barnier qui, dans les années 90, a conforté notre droit à l'information et à la participation dans le cadre des projets qui nous concernent parce qu'ils concernent notre environnement. Nous sommes trois garants et nous sommes à votre disposition tout au long de cette concertation pour tout ce qui concerne l'organisation et le déroulé de cette concertation. Nous avons d'ores et déjà obtenu énormément de sollicitations et on a commencé à y répondre. Tout le monde n'a pas encore obtenu notre réponse, mais nous nous engageons à vous répondre. Alors, quel est notre rôle dans le cadre de cette concertation ? Notre action est guidée par six principes de la Commission nationale du débat public.

Le premier principe, celui de l'indépendance. Les garants sont indépendants, à la fois du maître d'ouvrage et de toutes les parties prenantes concernées par ce projet.

Deuxième principe : le principe de neutralité. On ne s'exprime pas et on ne s'exprimera jamais sur le fond du projet.

Troisième principe : le principe de transparence. Pour que le débat puisse avoir lieu, il faut que toutes et tous puissent avoir l'accès à l'information qui a d'ores et déjà été produite dans le cadre des études, etc. Nous, les garants, on veille à ce que ces éléments-là soient mis à votre disposition, notamment sur le site Internet de la concertation.

Le principe suivant qui, pour moi, est un principe essentiel, celui de l'argumentation : la concertation préalable, ce n'est pas un vote, ce n'est pas un sondage, c'est un débat. C'est un échange d'idées dont l'objectif est d'éclairer la décision du maître d'ouvrage, la décision de

poursuivre ou non son projet et dans quelles conditions. Ce qui est essentiel dans le cadre de ce débat, c'est que tout avis qui soit pour le projet ou contre le projet soit argumenté.

Le principe suivant : l'égalité de traitement. Deux points par rapport à cet élément. Tout d'abord, tous les avis ont la même importance. Tous les avis sont bienvenus dans cette concertation, d'où qu'ils viennent, qu'ils soient exprimés par un acteur du territoire ou pas, par un habitant ou un usager du territoire, à condition qu'ils soient argumentés. Donc, tous les avis se valent. Deuxième point : la question du temps de parole. À l'issue de la réunion d'ouverture de la semaine dernière, il y a eu des remarques concernant ce point-là, un besoin d'équilibrer les temps de parole, et les garants sont vigilants à cette question-là.

Et dernier principe, le principe d'inclusion. Donc, pour que la concertation soit fructueuse, utile, il faut qu'elle puisse associer le maximum de personnes, le maximum de demandes. C'est pour cela que cet après-midi, nous sommes à l'université. C'est pour cela qu'il y a des temps de concertation sur l'ensemble du territoire, les débats-mobiles, etc.

Donc là, je voulais m'adresser à vous : si vous avez autour de vous des personnes qui n'ont peut-être pas l'habitude ou qui pensent ne pas avoir la légitimité de participer à cette concertation, je vous invite vivement à les inciter à participer sinon à participer sur le site internet de la concertation. Toutes les questions, tous les avis qui sont formulés via la rubrique participative du site Internet seront rendus publics et obtiendront la réponse du maître d'ouvrage et les garants y veillent.

Jean Veyrat : Merci madame la garante. Je vais vous présenter très rapidement le contenu de cette réunion. Nous aurons d'abord une introduction du projet. Il ne s'agit pas de résumer les 80 pages du dossier de concertation, mais de donner en 15 minutes au maximum les grandes lignes du projet, l'essentiel pour avoir des bases communes pour pouvoir ensuite en débattre. Cette introduction va commencer par une présentation du dispositif de concertation. Puis on parlera du contexte de l'état actuel du RN 147. Et ensuite, on s'interrogera sur comment aménager cet axe. Ensuite, il y aura un débat des acteurs locaux. Ils se présenteront tout à l'heure, dès le début du débat. Je les remercie pour leur présence : monsieur Royoux, madame Jammet et monsieur Morisseau. Ce débat nous prendra environ 25 à 30 minutes et toute la suite de la réunion, sera consacrée à vos prises de parole, à vos avis et à vos questions. Donc tout de suite pour commencer cette réunion, je laisse la parole à Michel Duzelier et Philippe Landais, responsables du projet à la DREAL de Nouvelle-Aquitaine.

Michel Duzelier : Oui, bonjour Mesdames et Messieurs. Déjà on va rappeler les modalités de la concertation. Vous avez à l'écran le dispositif de concertation qui a été approuvé par la CNDP sous le contrôle des garants. Tout d'abord, l'objectif, c'est d'aller au plus près du public.

Et donc, il y a deux réunions, des assemblées, de ce qu'on a appelé des "assemblées du territoire". On a eu l'assemblée de territoire la semaine dernière, le 11 janvier pour le lancement, à Montmorillon. Il y aura l'assemblée de clôture le 20 mars, en Haute-Vienne.

Et on a deux amphis débats, un aujourd'hui à l'Université de Poitiers, un autre le 10 février à l'Université de Limoges.

On a des ateliers thématiques, dont les thèmes sont l'agriculture, l'environnement, la mobilité, l'économie. On s'est laissé la faculté d'avoir un cinquième thème qui n'est pas défini aujourd'hui, qui est, entre guillemets, une roue de secours selon les enseignements que l'on tirera lors de la concertation. Voir si on renouvelle un atelier déjà existant ou voir si on inscrit un thème supplémentaire. Ça sera décidé aussi avec les garants au fur et à mesure de la concertation. Donc, ces ateliers il y a des premières séances du 25 janvier au 3 février.

Et on a deux réunions de partage avec deux thèmes à chaque fois, qui sont traités les 1^{er} et 2 mars.

Et pour être complet, on a aussi des débats mobiles. Là, vraiment, on va au contact des gens. On va dans un restaurant, une gare SNCF, une des deux universités. Donc, on a cinq débats mobiles aussi, qui qui sont prévus dans le dispositif.

Vous retrouverez tous les renseignements sur le site de la concertation. Donc, en parlant du site, vous avez la faculté de poser vos questions, vos expressions. On a déjà de nombreuses contributions sur le site sous le contrôle des garants. Toutes les contributions sont sur le site et je dirais que mon obligation d'apporter les éléments de réponse qui seront faits aussi sous le contrôle des garants. Donc, il y a des liens pour les visioconférences : les deux assemblées dont je vous ai parlé et les deux réunions de partage du mois de mars aussi. Il y aura des liens pour pouvoir se connecter en visioconférence. Les ateliers se font via des inscriptions et vous pouvez aussi vous inscrire sur des listes de diffusion. On l'a fait lors de la première séance de la semaine dernière et donc le site : vous tapez sur Internet "Autoroute Poitiers-Limoges. Et franchement, c'est le poumon du dispositif et c'est vraiment là où vous avez l'actualité. Dernières informations, notamment les modalités sanitaires sont indiquées. C'est pour ça qu'on a des demi-jauges depuis début janvier. Donc là, vous avez toutes les informations requises.

Je vais vous présenter de la manière la plus synthétique et précise possible le projet. Là, vous avez la carte de Nouvelle-Aquitaine sur laquelle vous voyez le réseau routier national. C'est un réseau relativement performant par l'entretien et l'exploitation qu'on a avec les deux directions interdépartementales des routes. Si on regarde en termes de liaisons, on s'aperçoit pour les trois anciennes capitales : Poitiers est reliée à Bordeaux par la Nationale 10 ou l'autoroute A10. On a donc des deux fois deux voies. Limoges est reliée également à Bordeaux via Angoulême par la RN 141 et la N10. Les travaux sont en cours sur la RN 141. Donc, en fait, on a aussi bientôt une connexion rapide entre Bordeaux et Limoges. Et du coup, la liaison Poitiers-Limoges fait un peu figure d'exception où aujourd'hui, on a une route nationale qui est bidirectionnelle.

En termes de contexte historique, dès le début des années 2000, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire avait envisagé la mise à deux fois deux voies de cette liaison. En 2008, on a eu la mise en service de la déviation de Bellac. C'est une deux fois une voie avec créneaux de dépassement. En 2011, on a eu la déviation de Fleurait. C'est une deux fois deux voies dès 2015 avec le contrat de plan État-Région. Il y a eu cinq opérations inscrites au contrat de plan État-Région 2015-2022. Le contrat de plan a été prorogé jusqu'à

cette année. On a quatre opérations sur le 147 et une sur la RN 520. Et en 2016, il y a eu débat public. En 2016, il y a eu l'annulation de la déclaration d'utilité publique de la LGV Poitiers-Limoges. Et à ce moment-là, on va dire dans les années 2016-2017, force est de constater qu'on a l'absence de projet alternatif à la route. Et donc, on s'est retrouvé en 2018 avec la ministre Elizabeth Borne, qui a passé une commande de mise en concessibilité de la liaison Poitiers-Limoges.

Les études ont duré deux ans. Le ministre Jean-Baptiste Djebbari à l'été 2021 a saisi la Commission nationale du débat public qui, dans sa séance de septembre, a décidé de réaliser une concertation avec garants en nommant les trois garants, comme on vous l'a dit tout à l'heure, dont Mme Czora fait partie. La concertation a débuté le 4 janvier.

En termes de caractéristiques actuelles, on a 110 km séparant la liaison nord-est de Poitiers et la RN 520, et au sud, à Limoges. Cette liaison est bidirectionnelle : c'est une route à deux voies de circulation, sans terre-plein, sans séparation physique. Et comme on l'a vu, il y a quelques rares sections à deux fois deux voies. Il y a des traversées de bourgs qui sont sujets à impact vis-à-vis du bruit ou de la pollution. On a une petite dizaine de traversées de bourgs. Pour gérer des intersections avec le réseau secondaire, on a des carrefours plans qui, d'un point de vue sécurité, ne le sont pas toujours. Les carrefours plans sont sujets quelquefois à accidents.

Et enfin, le souci de cette liaison, c'est qu'on a un temps de parcours aujourd'hui d'une heure trois quarts, donc un temps de parcours qui n'est pas fiable, qui n'est pas satisfaisant parce qu'on se retrouve souvent bloqué derrière les poids lourds. Aujourd'hui, on a une vitesse moyenne de 60 km/heure et donc un temps de parcours relativement long pour faire ces 110 km. Aujourd'hui, les trafics s'échelonnent de 6600 à 10700 véhicules/jour avec un peu moins de 2.000 camions poids lourds par jour.

L'accidentologie : sur une période de cinq ans, entre 2013 et 2017, on a 126 accidents qui ont eu lieu, dont malheureusement avec 13 tués. On a une accidentologie dont le taux est trois fois plus élevé que sur les axes voisins, qui sont à deux fois deux voies (je vous ai parlé de la 141), donc on a un axe accidentogène. Mais ce n'est pas, comme on a pu l'entendre ou le voir écrire, le troisième axe le plus accidentogène de France. On vous fournira les éléments, on fournira une fiche aussi sur le site de concertation. On a deux zones d'accumulation au nord de Fleuré et Saint-Bonnet-de-Bellac.

D'un point de vue ferroviaire, avec l'annulation de la déclaration d'utilité publique de la LGV en 2016, on s'est retrouvé à ne pas avoir de projet structurant sur cette liaison. D'un point de vue de temps de parcours à la situation actuelle, entre la voiture et le train, la comparaison se fait de centre à centre parce que les trains vont dans les centres. Donc de centre à centre, pour la voiture, on est sur un temps de parcours un peu supérieur à deux heures. Le train on est aujourd'hui à 1h51. On a aujourd'hui une trentaine de ralentissements et donc, au mieux, on est dans cet ordre de grandeur.

Le coût ? Les 23,90 €, c'est un coût hors abonnement. Si aujourd'hui, vous prenez un billet, pour quelqu'un qui n'a pas d'abonnement, c'est cet ordre de grandeur. Et pour la voiture, les 14 euros intègrent principalement le coût de l'essence. Donc, aujourd'hui, on a une liaison ferroviaire qui est peu performante.

Dans le cadre du contrat de plan État-Région, il y a des travaux de régénération qui ont été programmés, à l'horizon 2025. On a une première tranche de travaux programmés pour 68 millions d'euros pour un programme total d'un peu plus de 200 millions d'euros. L'objectif de ces travaux de régénération, c'est d'obtenir une qualité de service, un retour non négligeable à la vitesse du train et une qualité de service. Une régularité, on va dire, pour arriver à 1h45 de temps de parcours.

En termes d'aménagement, je vous ai parlé des comptes des opérations inscrites au contrat de plan Etat-Région sur la RN 147 en quatre opérations et une sur la RN 520. Aujourd'hui, on a deux opérations qui sont la déviation de Lussac-Les-Châteaux dans la Vienne et l'aménagement des créneaux de dépassement dans la Haute-Vienne, qui vont rentrer dans la phase de travaux cette année. On a l'aménagement au nord de la RN 147, au nord de Limoges, qui rentrera en travaux dès l'année prochaine. Sur la RN 520, on devrait lancer l'enquête publique l'année prochaine et l'aménagement au sud-est de Poitiers est toujours en phase d'étude. Et donc, ces opérations représentent un coût d'un peu moins de 500 millions. Le temps de parcours : on a vu qu'on était aujourd'hui à 1h44 ce qui permet de gagner 12 minutes. Avec la réalisation de ces opérations, notamment les quatre opérations du CPER sur la RN 147, on a un temps de parcours d'une heure et demie.

Le scénario autoroutier, c'est la mise à deux fois de voies intégrale de l'axe. C'est, bien sûr quand on parle d'une concession, en lien avec un péage. On crée 60 km de tracé neuf en complément des 40 km des opérations de CPER. On a une vitesse de référence de 130 km heure et on a 8 échangeurs entre les deux extrémités. Le coût estimé, donc, aujourd'hui, il est de l'ordre de grandeur d'un milliard. Selon nos différents scénarios, il varie entre 800 et 1 milliard d'euros et la subvention d'équilibre sur les études varie de 449 à 771 millions. Le scénario que je dirais "privilegié" d'un point de vue socio-économique, c'est un milliard avec une subvention d'équilibre à 450 millions. C'est le scénario le plus performant de temps de parcours. Il permet quasiment de diviser par deux le temps de parcours. On passe d'1h44 à 53 minutes ; ce scénario figure dans le dossier de concertation.

Dans le cas où l'autoroute ne serait pas réalisée, un scénario alternatif a été envisagé, sachant que le scénario avec les 4 opérations de CPER ne permettrait pas d'avoir l'optimum de niveau de service. Donc, ce scénario alternatif prévoit, je dirais, intègre, les opérations du CPER et donc le facteur limitant. C'est-à-dire que, si la puissance publique est capable de mettre 450 millions en subvention d'équilibre dans le scénario autoroutier, on a estimé que l'on était aussi capable de le mettre pour le scénario alternatif.

Donc, le facteur limitant étant de 450 millions, les sections prioritaires sont celles qui représentent le plus d'enjeux en termes de sécurité, d'amélioration du cadre de vie et de fiabilité du temps de parcours. Et elles consistent en une mise à deux fois deux voies des zones sous influence des deux agglomérations de Poitiers et Limoges, entre Poitiers et Lussac-les-Châteaux, et entre Bellac et Limoges. On aurait 32 km de tracé neuf, et un temps de parcours intermédiaire par rapport aux deux scénarios précédents, c'est-à-dire qu'on serait sur 1h20, au lieu 1h44 aujourd'hui.

Débat des acteurs locaux

Jean Veyrat : Merci pour cette présentation concise. Nous allons passer au débat des acteurs locaux. Avant de commencer, est-ce que je peux vous demander s'il vous plaît à tous les trois de vous présenter très brièvement ?

Martine Jammet : Bonjour à toutes et à tous. Je suis Martine Jammet, ancienne vice-présidente de la CCI et vice-présidente de l'Association A147, et c'est à ce titre que je suis là ce soir.

Gilles Morisseau : Bonjour, Gilles Morisseau, je suis maire de Biard et vice-président de Grand Poitiers, mais ce n'est pas à ce titre que je suis présent. Je préside depuis quelques mois l'association Voie rapide 147-149.

147-149, ce sont les routes nationales. Ce qui veut dire que le périmètre de notre action et l'exigence que nous avons sur les aménagements de ces voies vont bien de Bressuire, en Deux-Sèvres, jusqu'à Limoges. C'est-à-dire que nous considérons que se focaliser uniquement sur Poitiers-Limoges n'est pas satisfaisant.

Dominique Royoux : Bonjour, Dominique Royoux, géographe, professeur de géographie à l'Université de Poitiers. Je suis content de vous accueillir dans ces locaux avec les autres universitaires de la salle.

Jean Veyrat : Merci. L'objectif, cet après-midi, c'est de débattre autour du projet, de débattre à la fois du présent, de l'état actuel, mais aussi d'essayer de se projeter sur ce que pourraient être les déplacements dans quelques années, ce que pourrait être le territoire dans quelques années. Et comment est-ce que l'un ou l'autre des scénarios pourrait influencer l'évolution du territoire. Il y a donc une dimension de prospective qui est importante. On est dans une université, donc on voulait donner ce caractère particulier à cette réunion, comme ce sera le cas aussi à Limoges. Monsieur Morisseau, pour commencer, je sais que vous vouliez parler des usages et du profil des usagers sur la N147, qui sont des points qui peuvent éclairer les publics sur les choix à faire.

Gilles Morisseau : Un mot tout d'abord de l'association Voie rapide 147-149. C'est une vieille association dont l'objet est de rassembler les collectivités locales et d'objectiver le besoin de sécurisation et de fluidité sur ces axes de transit, mais aussi de préserver le maillage du territoire par la voie existante, cela sur un principe de gratuité : je ne connais aucun élu des communes traversées dont les habitants réclament de payer un péage... L'Etat a depuis très longtemps, depuis des décennies, fait beaucoup de projets. En 2002, on avait déjà un accord

pour une liaison à deux fois deux voies de Bressuire à Limoges. On essaye donc d'influencer les décisions pour que les choses aillent plus vite.

On ne discute bien souvent que du dossier de concertation préalable qui est l'objet de notre débat, mais il y a d'autres documents publics qui ont été produits par la DREAL et par l'État. C'est l'avis de l'Autorité environnementale, sorti en novembre 2021. C'est l'étude de concessibilité autoroutière, sortie en novembre 2020. Et ces documents sont beaucoup plus riches, beaucoup plus fournis et nous renseignent sur l'usage de la voie actuelle. On s'aperçoit aux abords de Poitiers et sur un tronçon assez long, au moins jusqu'à Lussac et Moulismes, que 70% du trafic est un trafic pendulaire. Ce sont principalement des salariés, souvent des autosolistes, qui empruntent cet axe pour aller travailler. L'axe est également utilisé pour l'activité économique locale, sur des trajets de courte distance. Les usages locaux aux abords de Poitiers représentent 70% du trafic. Quel intérêt, dans ces conditions, peut-il y avoir à une solution autoroutière à péage ?

Ça appelle aussi une réflexion sur l'annonce qui est faite du gain de temps de 53 minutes pour les véhicules légers. Qui et combien d'utilisateurs de cette voie empruntent de bout en bout cet axe ? Est-ce que le dossier nous présente un gain de temps entre Lussac et Poitiers ? Ou un gain de temps entre Bellac et Limoges ? Non. C'est-à-dire qu'on ne sait pas quel est le gain de temps pour la majorité des utilisateurs. Le gain n'est évalué que sur l'ensemble de la distance.

Un autre point qui nous questionne, c'est le transit, et notamment le transit de véhicules poids lourds sur cette liaison Est/Ouest, Bretagne/Sud-Est de la France, qui correspond à l'ex-RCEA présente dans les cartons de l'État depuis des dizaines d'années. Il y a un maillon manquant et je le redis, l'association que je préside a vocation à soutenir également l'aménagement de la RN 149. Il n'est pas logique qu'on arrive en quatre voies de Nantes à Bressuire et qu'après, on tombe sur une route, la RN 149, sous-dotée en équipements, accidentogène, pour laquelle il n'y a pas de financements prévus.

Ce que dit donc notre association, c'est que ce n'est pas sur Poitiers-Limoges qu'il faut calculer le gain de temps, mais sur Bressuire-Limoges, si on veut répondre aux questions de transit de l'Est à l'Ouest de la France. Après, toujours sur le temps de trajet, on s'interroge un petit peu sur le référentiel de comparaison des temps. C'est un peu facile de prendre comme référentiel les projets CPER versus la solution autoroutière. Les projets CPER ne couvrent pas l'ensemble de contournements, les bourgs entre Poitiers et Limoges, et pourtant, c'est une des exigences fortes de notre association.

Tant que des points noirs tels que Lhommaizé ou Saint-Bonnet-de-Bellac existeront, forcément, le différentiel de temps sera absolument en défaveur d'un aménagement de la voie existante. Je le redis, notre association souhaite donc l'aménagement de la voie existante de bout en bout, de Bressuire à Limoges.

Jean Veyrat : Madame Jammet, je crois qu'un des sujets qui vous est cher est l'attractivité des territoires, et la manière dont une route permettrait de rééquilibrer cette attractivité.

Martine Jammet : Avant d'aborder le sujet de l'attractivité, je voudrais vous présenter l'association A147. Je vais le faire rapidement. Avec Pierre Massy, président de la Chambre de commerce de la Haute-Vienne, nous avons lancé cette association en 2013. Elle réunit des chefs d'entreprises, les chambres de commerce, les chambres d'agriculture et les chambres de métiers des deux départements. Et depuis 2013, nous travaillons sur ce projet autoroutier.

Le mot attractivité est un mot un peu fourre-tout. Ce n'est pas l'attractivité du territoire qui est essentielle pour les entrepreneurs. C'est la possibilité de développer leur business, de le faire évoluer, et de pérenniser leur entreprise pour qu'un jour ils puissent la vendre. C'est aussi de se déplacer d'une façon sécurisée, rapidement, et que leurs fournisseurs puissent faire de même. On parle ici de concurrence. Et la concurrence, ce n'est pas le territoire. La concurrence, ce n'est pas le national. La concurrence, c'est l'Europe. Donc, il faut bien avoir ça en tête. Une petite entreprise ne vit pas toute seule sur son territoire. Pour se développer, elle va monter des agences et cela veut dire beaucoup de déplacements. Beaucoup de chefs d'entreprises passent régulièrement quatre heures sur la route pour leurs déplacements. C'est également le cas de nombreux salariés. Ces salariés vont perdre régulièrement quatre heures de leur temps. Est-ce que c'est normal qu'au 21^e siècle, on puisse mettre quatre heures pour relier Poitiers et Limoges, deux anciennes capitales régionales ? Quatre heures pour faire 240 kms ? Je pense donc que pour nous, chefs d'entreprises, cette autoroute est un outil primordial pour l'aménagement de notre territoire.

Cette zone, entre le Limousin et la Vienne, c'est 850 000 habitants. Ce n'est pas rien. Et on peut espérer qu'elle pèse un peu plus au niveau régional. Parce qu'on développe Bordeaux et le sud de Bordeaux, et on ne développe par le nord de l'Aquitaine. On est un peu les oubliés. Et puis, le projet dit alternatif qu'on oppose à l'autoroute n'est pas forcément un projet alternatif. C'est un autre projet qui ne règlera pas les problèmes de sécurité et de régulation des flux des véhicules entre les poids lourds, les voitures et les motos. Je suis un peu déçue parce que je ne vois pas beaucoup d'étudiants, c'est dommage. On est un certain nombre de la même génération ici et il faut pourtant penser aux générations futures et faire de la prospective, ce que Dominique fera sûrement très bien. Il faut absolument qu'on puisse raisonner sur de nouvelles mobilités de proximité, de sécurité, avec des grands axes à deux fois deux voies. On sait bien que le plan de la COP 2050 demande à ce qu'on privilégie les longs trafics, les autoroutes pour plus de sécurité, ce qu'on appelle l'autoroute de voisinage.

Alors, je dirai qu'à l'heure de la mondialisation, il faut que notre territoire soit accessible au niveau européen, entre l'Est et l'Ouest. C'est très important pour les gens qui font des affaires entre Limoges, Poitiers, Nantes, Lyon... Il faut qu'on ait une infrastructure digne de ce nom.

Mais il faut aussi penser aux gens qui vivent sur ce territoire. Le problème des entrepreneurs, que ce soit à Montmorillon ou à Lussac, c'est le recrutement des cadres. Et c'est un véritable problème pour développer les entreprises. Parce qu'un cadre qui vient à Lussac, à Montmorillon, il découvre souvent une entreprise dans laquelle il pourrait avoir envie de travailler. Mais il a une femme. Et elle travaille. Comment fait-elle pour trouver un job à Montmorillon ou à Lussac ? Ce n'est quand même pas évident. S'il y a vingt minutes ou une demi-heure de trajet entre les deux, c'est quand même plus facile. Il faut aussi que les salariés, les entrepreneurs, les habitants de ce territoire vivent comme on vit au 21^e siècle, c'est-à-dire à

proximité des loisirs, de la culture, des soins, de lieux où il est possible de manger localement...
Tout ça dépend des infrastructures.

Jean Veyrat : Monsieur Royoux, que montrent les travaux universitaires concernant les usages et les usagers de la route : qui utilise la RN 147, et pourquoi ? Et qu'est-ce que changerait concrètement dans les pratiques de déplacement une nouvelle route qui pourrait être gratuite ou payante, à deux fois deux voies, etc ?

Dominique Royoux : Je vais essayer de répondre à votre question, mais je vais l'intégrer dans un contexte un tout petit peu plus global. Pour poser sereinement ce débat d'une liaison rapide, et pas forcément une autoroute, il y a, à mon sens, six points, dont celui que vous venez de mentionner, qu'il faut mettre sur la table. Le premier, on va passer vite dessus, c'est celui de la sécurité. Je pense que tout le monde est d'accord là-dessus. Il y a une dangerosité du parcours pour le doublement, pour la visibilité à cause du relief, pour la circulation des poids lourds qui est importante sur cet axe-là.

La deuxième question, c'est l'aménagement du territoire, qui se pose à plusieurs niveaux. Souvent, les chefs d'entreprises disent dans les différentes enquêtes dont on dispose qu'ils se sentent prisonniers des deux axes, atlantique et rhodanien. C'est vrai qu'on a, en 2030, une France qui ne relie pas ces deux grands axes de développement. Ça paraît aberrant, mais c'est intéressant aussi, la liaison rapide, pour conforter la liaison Poitiers-Limoges, pour équilibrer et construire un barreau au nord de la région Nouvelle-Aquitaine. Poitiers a besoin de Limoges et Limoges a besoin de Poitiers. Cela permettrait de consolider un point d'équilibre vis-à-vis de Bordeaux et vis-à-vis du piémont pyrénéen au sein de la région Nouvelle-Aquitaine. C'est en tout cas un argument qu'il faut mettre sur la table.

Par contre, effectivement, il y a un problème de coût pour l'autoroute. Il y a un problème de coût parce que, qui va-t-on capter, avec l'autoroute ou une liaison rapide ? Une catégorie de personnes que l'on connaît bien, qui font Bellac-Limoges, Lussac ou Montmorillon-Poitiers tous les jours pour travailler, et qui habitent loin parce que le foncier est moins cher. Ce sont des personnes modestes, et je ne suis pas sûr qu'elles déboursent 7 euros tous les jours pour faire ce trajet. En tout cas, c'est une question dans le débat, Madame la garante. Je pense que la question du coût aujourd'hui n'est pas suffisamment travaillée concernant les impacts qu'il y aurait sur la captation possible des populations qui seraient censées emprunter cette route. La captation pourrait être plus favorable avec une liaison rapide à deux fois deux voies.

Le quatrième point, qui me paraît très important, c'est que toute liaison rapide, autoroute ou deux fois deux voies, entraîne (toutes les études le montrent en France et en Europe) une périurbanisation plus grande. Tout le monde raisonne en budget-temps. En France, le budget-temps acceptable dans toutes les enquêtes, c'est 35 minutes pour les trajets domicile-travail. C'est la moyenne des déplacements hors Île-de-France, où ce budget-temps est de 55 minutes. Et donc, construire des liaisons rapides permet d'aller plus loin et d'habiter plus loin, ce qui d'ailleurs sera peut-être une tendance forte, vu l'évolution du coût du foncier.

Et donc, si on ne veut pas être contradictoire en instaurant une liaison rapide qui favorisera l'étalement urbain, il faut simultanément travailler des plans locaux d'urbanisme plus fermes sur la maîtrise de l'étalement urbain. Ce point est, à mon avis, très important parce qu'il ne faut pas faire comme on a fait pendant 50 ans, c'est-à-dire aménager, et regarder les effets induits quelques années après. Là, on a la chance de pouvoir simultanément regarder tout ce qui sortira de ce projet. Et puis, il peut y avoir modification des usages. Déployer une offre de mobilité collective en territoire peu dense est sans doute la politique publique la plus difficile à mettre en place. On n'a pas de solutions toutes faites ; c'est une combinaison de solutions qui répond à la demande de mobilité collective en milieu peu dense (on ne dit pas "milieu rural" dans notre jargon...).

Tout cela ne plaide ni pour l'autoroute ni pour une deux fois deux voies, mais pour une diversification des usages. On le voit déjà en ville, où le lundi, on prend le bus, le mardi, on peut prendre son vélo électrique, le mercredi, peut-être qu'on reprendra sa voiture parce qu'il y a des enfants à conduire à des activités entre midi et deux, le jeudi, on va peut-être faire du covoiturage, et le vendredi, on reprendra sa voiture parce qu'il y a peut-être des courses à faire le soir.

Cette tendance-là, elle monte, et elle va gagner toute notre pratique de mobilité, quels que soient les territoires. Quand on parle de liaisons rapides, il faut aussi intégrer le train, le covoiturage, qui va se développer surtout en zone périurbaine et au-delà. Et puis, on en reparlera sans doute tout à l'heure, les dossiers sont liés, mais en même temps, il faut pouvoir les dissocier et ne peut pas les traiter avec la même temporalité. Je veux dire par là qu'il faut tout de suite traiter la question de la déviation de Mignaloux et celle de la sortie de Limoges avant même qu'on se mette d'accord sur le tracé Limoges-Poitiers ou Poitiers-Limoges.

Jean Veyrat : Merci. Monsieur Morisseau, vous avez produit une étude de mobilité pour l'agglomération de Grand Poitiers. Le document n'a pas encore été rendu public, mais sans vendre la mèche, que peut-on dire à propos des innovations en matière de transports et de la manière dont on pourrait se déplacer autour de Poitiers dans les années qui viennent ?

Gilles Morisseau : Je vais d'autant moins vendre la mèche que j'ai en face de moi le vice-président Mobilité de Grand Poitiers, et je ne vais donc pas divulguer le dossier... Effectivement, Grand Poitiers, dans quelques jours, doit rendre publique une étude multimodale très importante sur l'entrée sud-est de Poitiers. Et que désigne-t-on sous ce terme : multimodal ? L'ensemble des moyens de transports aujourd'hui et demain sur cet axe, tout simplement. Il y a le train, cela a été évoqué rapidement tout à l'heure. C'est le TER. Mais ce sont aussi tous les services développés dans les territoires pour rejoindre des gares reliées à la gare de Poitiers.

C'est ça, la multimodalité : être capable de rejoindre son lieu de travail avec peut-être un, deux ou trois moyens de transports différents. C'est l'avenir. On voit dans les plus grandes zones urbaines cette possibilité se développer. La multimodalité implique aussi de développer des transports collectifs. Ce sont des bus express rejoignant directement des communes éloignées

de Poitiers. C'est aussi ce qu'on appelle, dans les zones plus urbaines, les bus à haut niveau de service, qui passent toutes les dix minutes et permettent de se rendre en toute confiance sur son lieu de travail.

Une particularité qu'aurait pu également souligner Dominique Royoux, c'est que l'on connaît nos communes. On connaît les habitants de ces communes. Il se trouve que les deux plus gros employeurs de la ville de Poitiers sont le CHU et l'Université, et les salariés de ces deux grandes structures sont extrêmement nombreux à s'être installés dans le sud-est de Poitiers.

Partant de là, on peut orienter les offres de transports collectifs qui répondent aux besoins de la population. Et puis la multimodalité, c'est aussi un plan de développement des axes cyclables, ce sont des incitations au covoiturage, des parkings relais, du rabattement vers les gares TER. Le dossier de concertation présente le projet dont nous débattons ce soir comme LA solution globale sur l'axe Poitiers-Limoges. Non, c'est la multimodalité qui est la solution globale.

Jean Veyrat : Madame Jammet, au niveau des entreprises, qu'est-ce qui est fait pour aider les salariés à aller plus facilement vers leur lieu de travail ? Comment le sujet est-il pris en main, au-delà de votre action en faveur d'une amélioration des infrastructures ?

Martine Jammet : Il y a des outils qui sont mis en place dans les entreprises. Il y a beaucoup de covoiturage entre Fleuré et Poitiers. Au départ de Montmorillon, je ne pense pas. On ne peut pas dire que les trains entre Poitiers et Montmorillon fonctionnent bien. Il y a surtout une très bonne solidarité entre les salariés dans les entreprises. Les gens s'entraident.

Dominique Royoux : J'aimerais qu'on pose le débat en se demandant quelle est la réalité de ce territoire. Il y a un trafic périurbain très important : en gros, entre 8 et 12 000 véhicules/jour entre Poitiers et Lussac d'un côté, Bellac et Limoges de l'autre. Au milieu, on a plutôt un trafic de 5 000 à 6 000 véhicules/jour, avec une part très importante de poids lourds. Quelle forme d'aménagement pourrait-on concevoir, qui concilie à la fois un fort développement urbain ou périurbain lointain jusqu'à Lussac (d'où l'importance de la déviation de Mignaloux), tout en confortant le trafic de transit, qui est très important, plus important que sur d'autres axes transversaux ?

On peut raisonner à partir de ces paramètres pour essayer de trouver la meilleure solution, sachant que la diversification des usages de déplacement ne va pas forcément renforcer la route et un usage autosoliste de la route dans les prochaines années. Voilà, c'est ça la question qui se pose. Est-ce que l'autoroute remplit toutes les cases ? Est-ce que c'est plutôt une deux fois deux voies qu'il faut privilégier ? C'est à mon avis de cette façon qu'il faudrait poser le débat pour s'engager dans quelque chose de définitif, qui va quand même transformer très sensiblement notre paysage.

Jean Veyrat : Merci. On va maintenant passer aux questions du public.

Questions du public

Marie-Ève Tayot : Bonjour, Marie-Ève Tayot, conseillère municipale à Limoges et conseillère communautaire à Limoges Métropole. Je voulais m'assurer d'un point : si l'autoroute voit le jour, la nationale ne disparaîtra pas pour autant ? Celles et ceux qui ne souhaiteront pas, ou ne pourront pas pour des raisons pécuniaires prendre l'autoroute, pourront donc continuer à emprunter la route nationale pour effectuer le même trajet ?

Michel Duzelier : Oui, quand on construit une autoroute, on a l'obligation de maintenir un itinéraire de substitution, et c'est l'actuelle RN147 qui sera l'itinéraire de substitution pour les usagers qui ne souhaitent pas payer le péage, et également les véhicules lents qui ne sont pas autorisés à emprunter l'autoroute. Mais la RN147 ne sera plus une nationale. Cela deviendra prioritairement une route départementale, ou communautaire selon les sections.

Yves Jean : Bonjour, Yves Jean, ancien président de l'Université. Je suis heureux de vous accueillir, même si je ne suis plus en poste, dans cet amphî. Sur le constat, Dominique l'a rappelé, on est d'accord sur les questions de sécurité et la question du temps. Il me semble qu'il faut aussi intégrer dans ce constat, contrairement à ce qui a été fait lors de la première réunion, les questions liées à l'empreinte carbone qui est la nôtre. Et on sait que les transports représentent entre 28 et 31% des gaz à effets de serre.

Le troisième, ou le quatrième élément qu'il faut prendre en compte, ce sont les enjeux agricoles et environnementaux, qui ont été totalement sous-estimés lors de la première réunion. Et au regard des discussions que l'on a, et auxquelles j'ai participé à la première réunion, il me semble que nous sommes en présence de deux projets, de deux logiques aux finalités radicalement différentes, et Dominique les a un peu évoquées.

Le premier scénario qui nous est proposé, l'autoroute concédée, c'est la vitesse. Mais on sait que plus on roule vite et plus on émet de gaz à effets de serre. C'est un calendrier plus court, et je ne vois pas pourquoi le calendrier serait plus court pour la construction d'une autoroute que pour le passage à deux fois deux voies de Lussac à Poitiers et de Bellac à Limoges. Dominique a rappelé les chiffres : 9000 véhicules de Lussac à Poitiers, 7000 de Bellac à Limoges, et beaucoup moins au milieu du parcours. C'est un coût de 1 milliard, et on sait que chaque fois qu'on annonce un milliard, cela se termine avec un milliard 2, 1 milliard 3, un milliard 5. Un exemple, parce que c'est factuel : pour le contournement de Lussac, de 92 millions au départ, on se retrouve à 142 millions aujourd'hui. Et donc, le département est obligé de remettre 18 millions.

Ce sera la même chose pour l'autoroute, avec cette difficulté que Dominique a relevée : plus les salaires sont élevés, plus on habite près de Poitiers, et plus ils sont faibles, plus on habite à Lussac-les-Châteaux ou à Montmorillon. On a donc des salariés qui ont de forts coûts de transports, auxquels s'ajouteront les tickets d'autoroute : 5 euros 20 par trajet, 10 euros 40 par jour, 200 euros par mois. Quels sont les salariés qui pourront payer 200 euros par mois ?

On est donc en présence d'une infrastructure qui est une source d'inégalités sociales et territoriales, avec une rentabilité incertaine. À cela, il faut ajouter les 800 hectares artificialisés, et les collectivités et l'État qui financent entre 450 et 770 millions d'euros. Ce premier scénario, c'est une logique de la vitesse, une logique de coûts élevés sur le plan financier et sur le plan environnemental, et c'est une logique qui entraîne des inégalités sociales et territoriales.

L'autre scénario, dont j'aimerais qu'il soit mis au même niveau que le premier scénario, c'est une deux fois deux voies sans péage, c'est 450 millions pour l'État et les collectivités, c'est une amélioration de la sécurité incontestable, ce sont des conditions de circulation améliorées, c'est un moindre impact sur l'agriculture, un moindre impact sur l'environnement. On satisfait les besoins de tous les habitants ; on est là dans une logique qui est une logique de biens publics accessibles à tous. Et je crois que le débat que nous avons porté sur ces deux logiques : une logique de la vitesse, du privé, à la rentabilité incertaine, et une logique de biens publics accessibles à tous.

Jean Veyrat : Merci. Il y a au moins trois points, parmi ceux que j'ai notés, qui peuvent appeler des réponses : la question de la comparaison des émissions de gaz à effet de serre entre les différents scénarios, la question du calendrier, et la question du réalisme des coûts affichés.

Michel Duzelier : Tous les enjeux environnementaux et les enjeux humains ont été abordés et le seront au fur et à mesure des études, notamment au travers de l'état initial. Concernant les émissions de gaz à effet de serre, le bilan carbone n'a pas été réalisé parce qu'on est en phase amont du projet, mais on l'a tout de même appréhendé, et en phase d'exploitation, on a un bilan plutôt favorable, avec le report des véhicules électriques, le report modal, comme cela a été dit.

Sur la phase de construction, on a aussi quelques éléments, et le bilan est plutôt défavorable. Néanmoins, je dirai que dans toutes les phases de construction, il y a des techniques pour limiter l'empreinte carbone, que ce soit par la limitation de l'usage du béton, ou la limitation des périodes de réalisation. On mettra en ligne tous les éléments concernant le bilan carbone.

S'agissant du calendrier, la commande ministérielle a avant tout été motivée par le fait que la puissance publique n'était pas en capacité de mettre tout le financement en une seule fois, alors que le concessionnaire, lui, mettrait le financement en une seule fois. La concession est donc beaucoup plus rapide que des aménagements au fil de l'eau. On a d'un côté, avec l'autoroute, une mise en service à l'horizon 2030, et à 2035 avec le scénario alternatif.

A propos d'un éventuel dérapage des coûts, sur les opérations routières, on a des inerties de 10 à 15 ans. Sur des opérations de type CPER, une déviation de 7 ou 8 km, en général c'est, au bas mot, 10 ans (4 à 5 ans d'études et presque autant de travaux). Les coûts sont évalués sur la base de ratios, d'estimations des différents postes (terrassement, signalisation, etc), et bien entendu, ces coûts sont actualisés.

Après, vous avez cité Lussac. Malheureusement, nous avons eu des surcoûts liés à des problèmes géotechniques. Il y a toujours des études géotechniques qui sont faites pendant les phases d'étude, mais malheureusement, on a toujours des surprises au moment de la

réalisation. On intègre une part de risque dans les estimations, mais bien entendu les coûts sont fiabilisés au fur et à mesure qu'on avance.

Jean Veyrat : Monsieur Morisseau, je crois que vous vouliez réagir sur la question du calendrier et des coûts.

Gilles Morisseau : Comme je vous l'ai dit en début de réunion, on a pris le temps d'étudier l'ensemble des dossiers. Ce dossier de consultation, c'est une synthèse de documents plus importants qui ont été produits avant. L'Autorité environnementale, dans son avis du 21 novembre 2021, en parlant de calendrier, ne dit plus "horizon 2030", qui est un peu flou, assez élégant, mais pas rationnel. Elle parle bien de 2035. Où est donc le gain d'efficacité en temps entre la solution 1 et la solution 2 ?

Sur les coûts, effectivement, Monsieur Jean a cité la dérive des coûts sur Lussac. C'est une dérive de +50%. C'est aussi une dérive dans les délais. On peut aussi citer le coût au kilomètre du tronçon Nord Limoges. Aujourd'hui, il est estimé à 15 millions d'euros le kilomètre, alors que sur l'ensemble du projet aujourd'hui qui nous est présenté, on est à 9 millions d'euros du kilomètre. Soyons conscients que cette dérive financière est à prévoir. On ne pourra pas l'éviter.

Alors la question que je me pose, c'est : cette dérive financière, qui va l'assumer ? On a déjà un vrai sujet de financement de cette autoroute. Aujourd'hui, il y a une contribution de 450 à 770 millions d'euros qui est prévue, et je ne parle que d'argent public. D'ailleurs, le dossier parle beaucoup de 450 millions, mais pas beaucoup de 770... Est-ce que le futur concessionnaire prendra sa part dans ces augmentations des coûts de construction ? Ça veut dire qu'encre une fois, c'est l'argent public, nos collectivités, qui vont prendre ça de plein fouet. Clairement, les 450 ou 770 millions d'euros, personne ne les a dans notre région, ni notre Communauté urbaine de Grand Poitiers, ni les départements. Donc, pourquoi est-on là à débattre sur ce sujet ? Le tour de table financier n'est pas réglé.

Après, je voulais répondre à Madame Tayot par rapport au point qu'elle a soulevé. La route nationale, parallèlement à l'autoroute, continuera à exister. Mais elle sera départementalisée et constituera donc un coût d'entretien supplémentaire pour nos collectivités locales. Et surtout, les voies de contournement des bourgs seront intégrées au projet autoroutier.

On a beaucoup discuté de l'ensemble des personnes qui ne prendront pas l'autoroute. Ces personnes, demain, reviendront dans les bourgs. Et l'étude préalable de concession autoroutière montre bien qu'à peu près la moitié des poids lourds, dans la plupart des sections sur Poitiers-Lussac, Lussac-Bellac, Bellac-Limoges, n'empruntent pas l'autoroute. Même si ces bourgs sont interdits aux poids lourds. Moi, j'habite à côté de la RD 910. C'est l'ancienne Nationale 10. Elle est interdite au trafic de transit pour les poids lourds dans tout le territoire de la Vienne. Eh bien, je peux vous compter les camions en transit, je vois les plaques, j'y passe tous les jours.

Martine Jammet : Je voulais juste répondre à propos des 450 millions d'euros. Le ministre des Transports a fait un courrier pour dire que l'État était en mesure de mettre 450 millions. Il l'a écrit. Donc là, il n'y a pas de problème.

Michel Duzelier : Ce n'est pas l'État qui met 450 millions. En fait, le scénario de référence, c'est une subvention d'équilibre à 450 millions, qui est la fourchette basse. Et la recherche de cofinancement entre l'État et les collectivités se fera dans le cadre d'une concertation...

Martine Jammet : La deuxième chose, c'est que dans le projet dit alternatif, il y a un trou entre Bellac et Lussac. Là, on ne fait rien. On laisse les gens mourir économiquement, mourir socialement, c'est un no man's land.

Intervention du public : Je suis une automobiliste et je suis moins préoccupée du temps de trajet que de la sécurité quand je roule, surtout sur l'axe Poitiers-Limoges. J'aimerais savoir si ce projet autoroutier oblige les camions à emprunter l'autoroute. On peut penser que ça pourrait être intéressant, s'ils sont d'accord pour payer le péage. S'il n'y a pas une pancarte "interdit aux 7 tonnes 5" qui permet de sécuriser la nationale ou la départementale, je ne vois aucun intérêt à ce projet.

Jean Veyrat : Comment fait-on pour éviter que les poids lourds continuent d'utiliser la RN 147 ?

Michel Duzelier : Alors, dans le projet, il est prévu une interdiction aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes de rester sur la RN 147 lorsqu'ils sont en transit (en dehors, bien entendu, des dessertes locales). Donc, ça veut dire que tous les poids lourds de plus de 7,5 tonnes doivent être sur l'autoroute. C'est aussi l'enjeu du scénario autoroutier, pour améliorer la sécurité, de capter le maximum de trafic sur l'autoroute. Dans les simulations qu'on fait, l'autoroute capterait un peu plus de 70% du trafic poids lourds entre la nationale et l'autoroute.

Martine Jammet : D'autre part, je peux vous dire que les entreprises de transport préfèrent que les camions soient sur les autoroutes, pour des raisons de sécurité pour leurs chauffeurs, et pour avoir des temps de parcours beaucoup plus rapides.

Pierre Quintard : Bonjour, Pierre Quintard, j'habite à Mignaloux-Beauvoir, j'y habite depuis plus de 30 ans. Je veux revenir sur le problème des camions, particulièrement criant à Mignaloux, mais pas seulement à Mignaloux : si vous partez de Marseille pour aller jusqu'à Nantes ou Brest, vous passez par cette fameuse route. Ces camions, c'est bien, moi je suis le premier à consommer, et il y a forcément des livraisons qui se font par camion. On a besoin de ces camions. Mais il faut leur faciliter la vie et qu'ils ne traversent pas les bourgs. Donc cette alternative, effectivement, ne suffit pas.

Si on a l'autoroute dans 10 ans, je serai ravi parce que sinon, ça va encore mettre 10, 20, 30, 40 ans. Donc, quel est l'objectif ? S'il n'y a pas l'autoroute, que vont devenir les camions, et est-ce qu'on a chiffré ces fameux camions. Parce qu'à chaque réunion, on nous dit qu'il y a de plus en plus de camions, que le trafic augmente. Mais que vont devenir tous ces camions ?

Intervention du public : Bonjour, j'interviens en tant que professionnel de santé. Il n'est plus possible d'attendre encore 10 ans. En 10 ans, il y a eu 27 morts, 121 blessés hospitalisés, et l'Observatoire international de la sécurité routière a chiffré le coût des accidents à 136 millions. Le trafic augmente chaque année. Actuellement, c'est 12 000 véhicules/jour, dont 2 300 camions. Sans parler des nombreux convois exceptionnels. Le meilleur choix sera celui qui se concrétisera le plus vite. L'autoroute y répond en offrant plus de sécurité, une réalisation vers 2030. Au nom de toutes ces familles endeuillées, Mesdames et Messieurs du monde politique et administratif, engagez-vous, prenez vos responsabilités et il y aura moins de morts, en choisissant l'autoroute.

Jean Veyrat : Merci. C'est un avis qui n'appelle pas nécessairement de réponse, mais il y avait une question précédemment sur les solutions envisagées, si l'autoroute ne se faisait, pour réduire l'impact des camions, notamment dans les traversées de bourgs. C'est une question qui peut s'adresser à la DREAL, et aussi peut-être aux autres intervenants.

Gilles Morisseau : L'autoroute utilise les crédits qui sont portés au contrat de plan État-Région pour dévier Mignaloux. Quand vous dites qu'il faut trouver une solution à Mignaloux, ce n'est pas la solution autoroutière qui apportera la solution la plus rapide, parce que la solution autoroutière, si elle voit le jour, utilisera ce qui sera fait à Mignaloux. Et donc, le contrat de plan État-Région en cours contient bien des budgets et des crédits pour faire une déviation à Mignaloux.

Michel Duzelier : Les camions sont là. Aujourd'hui, ils empruntent les circuits qui s'offrent à eux via leur GPS. Pour répondre à la question, ce sont des projets d'investissement et de modernisation qui feront qu'on diminuera l'empreinte carbone dans les traversées de bourg.

Patrick Ferrer : Bonjour Patrick Ferrer, président de l'association Décape (Défense du cadre de vie, du patrimoine, de l'environnement de Mignaloux-Beauvoir). J'ai deux questions, deux questions toutes simples, mais qui sont liées l'une à l'autre. Déjà, j'apporte un éclairage à Monsieur, un complément même dans votre sens. En 2019, lors des débats publics, il a été largement écrit et publié par la DREAL qu'il y avait au centre de Mignaloux 18.200 véhicules/jour à peu près qui passaient, dont un peu plus de 2 000 poids lourds. Et à ce niveau-là, des centaines de contributions ont été apportées par des citoyens, certains ici présents, par mon association ou d'autres associations. Ces contributions allaient dans le sens d'une déviation. Aujourd'hui, où est le chef d'orchestre de ces aménagements ?

Nous avons participé avec Grand Poitiers à des échanges en mars 2021 pour nous présenter un premier niveau d'étude sur le plan de mobilité, qui se concluait par une proposition de déviation nord au sud. On devait en septembre 2021 nous donner les conclusions finales. J'ai cru comprendre tout à l'heure qu'il y aurait du nouveau dans les prochains jours. Je vous en remercie. Néanmoins, là on parle de Grand Poitiers. Mais nous parlons de la Nationale 147, dont la compétence relève de l'État. Comment se coordonne la chose ? Où est le chef d'orchestre ? J'avais posé en 2019 cette même question dans cette assemblée. J'attends toujours la réponse. Ça, c'est une question concrète. Des centaines de contributions ont été faites pour proposer des aménagements.

Par ailleurs, nous avons au niveau des modalités économiques prises en compte dans le dossier quelque chose qui m'interpelle en tant que citoyen, et qui interpelle mon association. Comment peut-on parler de rentabilité d'une concession quand on a plus de 40% d'apport de fonds publics ? Je pose cette question parce que je connais bien les dossiers de concession, étant moi-même signataire de quelques centaines de dossiers de concession à travers l'Europe, mais dans un autre domaine que les routes. Avec plus de 40% de subventions publiques, dans nombre d'endroits en Europe, on ne signe pas de contrat de concession. On trouve une autre solution au plan économique. Donc je vous renvoie à cette interpellation d'utilisation pertinente et efficiente des fonds publics. Concession au bénéfice de qui ? Du grand public ? À chacun d'apporter sa réponse. Merci.

Gilles Morisseau : Effectivement, ce qui manque dans le dossier de concertation également, c'est l'échéance à laquelle la rentabilité, la VAN SE, est calculée. Il s'agit de la date de 2070. Est-ce que vous avez une idée, franchement, de ce que seront les modes de transport en 2070 sur nos territoires ? Moi, je n'en ai aucune idée.

Jean Veyrat : Première question : comment s'effectue le pilotage de l'interface, si on peut dire, entre la RN147, domaine d'intervention de l'État, et l'agglomération de Grand Poitiers ? Et deuxième question : peut-on expliquer, même si c'est compliqué, le modèle économique d'une autoroute, et de celle-ci en particulier ?

Michel Duzelier : Alors, sur la première question, il y a coordination entre l'État et les collectivités. Et sur ce dossier en particulier, il y a coordination entre la préfète de région et la présidente de Grand Poitiers. Il y a différents maîtres d'ouvrage. L'État est maître d'ouvrage sur les routes nationales, et sur les infrastructures communautaires, ce sont les communautés urbaines. Sur le modèle économique de l'autoroute, tout ce qui concerne les mécanismes de concession sera bientôt abordé dans le cadre d'un atelier économie. Tout, en fait, se passera concrètement au niveau de l'appel d'offres qui retiendra le concessionnaire. Et ce sont les différents candidats dans le cadre de leur remise d'offres qui, d'un point de vue stratégique, fixeront à la fois le coût du péage et le montant de la subvention d'équilibre. On ne sera pas orthogonal par rapport à ce qui est dans le dossier. Dans tous les cas, le projet présente une

efficacité socio-économique qui est avérée parce que ce qu'on appelle la valeur actualisée nette est positive. Et donc, de ce point de vue, le projet est socio-économiquement viable.

Martine Jammet : On est même en positif, de +172 millions à 276 millions. Dans notre scénario c'est ce qu'on a retenu, alors que même le scénario alternatif se révèle extrêmement négatif puisqu'il est à -175,8 millions. Et on suppose que si le projet autoroutier avait été notifié à ce titre-là, on aurait été complètement disqualifié.

Intervention du public : Il y a quarante-cinq ans, j'arrivais à Poitiers, je venais de l'Auvergne. Et j'attendais depuis 45 ans une voie rapide pour aller en Auvergne. Alors, je l'ai vue se construire à partir de Montluçon, et tout l'axe Atlantique était en quatre voies. Et pendant ce temps, sur Poitiers-Limoges, il y avait et il y a toujours cette route sur laquelle j'ai parcouru à peu près 100 000 kilomètres en 40 ans. J'ai été très content, Monsieur Morisseau, de voir ce que je perçois depuis très longtemps quand on va à Nantes et à Bressuire. Et j'avais peur, lors du débat (j'ai été un petit peu rassuré), qu'on n'ait pas d'alternative : qu'il y ait une proposition d'autoroute avec une date que je n'aurai peut-être pas le temps de voir venir, et pas d'autres propositions. Et c'est vrai que cette quatre voies, j'en rêvais.

J'ai une première question : nous sommes bien d'accord, une autoroute a des effets plus négatifs pour l'environnement, que la construction d'une quatre voies ? Et je voudrais savoir pourquoi on n'a pas un projet pour une quatre voies qui soit envisagé au même titre que le projet d'autoroute.

Par ailleurs, la construction de Nantes à Bressuire en quatre voies, cela n'a pas mis dix ans. Pourquoi ? Et pourquoi on ne serait pas sur un scénario alternatif ? Et puis il y a le train. En 2006, il était proposé deux parcours : de mémoire, 39 minutes pour Poitiers-Limoges, et un autre parcours de 42 minutes, toujours pour Poitiers-Limoges.

Alors, Monsieur Royoux, quand vous parlez de l'aménagement du territoire, des modes de fonctionnement et des modes de locomotion qui vont être amenés à changer pour la nouvelle génération, je pense qu'on peut encore se poser la question du transfert au ferroviaire. Dernier point : sur l'aménagement, vous parlez de 320 millions pour 32 kms, et de 450 millions d'aménagements sur une quatre voies ? Le chiffre serait supérieur à un aménagement d'autoroute, ce qui me semble aberrant.

Gilles Morisseau : Des études section par section de ce qui pourrait être fait avec les collectivités sur la Nationale 149, entre Poitiers et Bressuire, sont actuellement en cours sous l'autorité de la préfecture des Deux-Sèvres. Simplement, il y a une question de fond, c'est que dans les épures des contrats de plan État-Région qu'on commence à avoir jusqu'à 2032, il y a 3 millions d'euros de prévus. Pratiquement rien, autrement dit.

Donc, l'inquiétude, et je parle au nom de mes collègues élus des territoires des Deux-Sèvres, c'est que si on met le paquet sur le Poitiers-Limoges, il n'y aura rien pour Poitiers-Bressuire. Mais je suis désolé, on est au centre des deux territoires, on n'a pas à choisir.

Je le redis, la priorité pour notre association, c'est le contournement de tous les bourgs, l'aménagement le plus possible de la voie existante, et pas forcément, comme dans le scénario alternatif, la création de voies nouvelles. Il faut, partout où on peut faire de la voie, aménager et sécuriser. Nos collègues élus des Deux-Sèvres ont l'intelligence de le dire : on ne va peut-être pas faire de la quatre voies partout, mais on peut faire de la trois voies sécurisée, des zones de dépassement. Ils sont beaucoup plus intelligents que nous sur ce plan.

Intervention du public : Je voulais simplement dire que sur 110 kms, entre une 4 voies à 110 km/heure et une autoroute à 130 km/h, le gain de temps est seulement de 6 minutes !

Elisabeth Lévêque : Bonjour. Elisabeth Lévêque, responsable de l'association de Central Parc, à Mignaloux-Beauvoir. Notre association milite depuis 2003 pour défendre les conditions de vie des habitants aux abords de la N147. Nous réclamons une déviation depuis de longues années, et évidemment, nous sommes concernés par le dossier, dans sa partie finale. Qu'est-ce qu'on constate ? Que l'État dit : il faut de nouvelles infrastructures routières rapides et sûres, comme il l'a fait en 2006, comme il l'a à nouveau fait en 2019. Mais cette fois, il l'inscrit dans une approche globale.

Nous partageons les objectifs du dossier de l'autoroute, en ce qu'il permettrait deux choses : d'une part, d'améliorer la sécurité sur tout l'axe, et d'autre part d'éviter tous les bourgs traversés par la RN 147. Mignaloux-Beauvoir est bien dans ce cas-là, puisqu'il y a des centaines d'habitants qui vivent un excès de trafic, un excès de camions. Je ne parle pas des riverains ou des enfants des écoles. Personne n'en parle...

La cohabitation des poids lourds, des véhicules légers et des bus entre les feux de Mignaloux jusqu'à la Milétrie, et au-delà sur la rocade, pose un évident problème de sécurité. Mais ce problème se pose aussi autour de la N147, puisqu'on sait qu'elle est saturée en ce moment à 19 000 véhicules/jour et que le trafic fuit vers les routes départementales voisines comme sur les voies adjacentes. Ensuite, il y a un problème de sécurité de Mignaloux jusqu'à Fleuré, dans les deux sens, et d'une façon générale sur tout l'axe. Monsieur nous en a rappelé le triste bilan.

Tel qu'il nous est présenté, le projet d'autoroute offre l'opportunité de permettre aux usagers de la route de rouler en sécurité. Il permet aussi une régularité du trafic sur un itinéraire qui serait fiable, mais surtout qui serait homogène.

Mais de notre point de vue, il y a quand même aussi dans ce dossier un angle mort : il n'y a rien qui concerne notre secteur. En effet, il est fait mention de quatre projets, les quatre projets du CPER. Sauf que sur notre secteur, il n'y a plus de projets. Pour être cohérent avec les objectifs affichés, il faut impérativement inclure dans le projet la déviation qui détournerait le flux de transit des deux entrées de Poitiers, qui relierait donc Fleuré jusqu'à la rocade, et qui en plus capterait au passage le trafic de la RD 951, qui n'est pas neutre et dont on n'entend jamais parler.

Jean Veyrat : Monsieur Duzelier, la section de déviation de Mignaloux est-elle intégrée dans le projet d'autoroute ? Et si oui, de quelle manière ?

Michel Duzelier : Deux observations tout d'abord. On parlait tout à l'heure d'accidentologie. L'autoroute permettrait quand même de diviser par trois le nombre d'accidents. Concernant l'aménagement Bressuire-Poitiers et Poitiers-Limoges, on est sur deux commandes ministérielles, deux projets portés différemment. D'un côté, sur Limoges-Poitiers, on a une proposition d'aménagement global, avec deux scénarios dont un scénario autoroutier, et entre Poitiers et Bressuire, on a une étude d'aménagement d'itinéraire qui a pour objectif d'identifier les aménagements par rapport à des enjeux de sécurité à des horizons de vingt ou trente ans.

Aujourd'hui, les opérations du CPER sur la N147, dont fait partie l'aménagement de l'entrée sud-est, sont inscrites au contrat de plan État-Région et sont programmées. Dès lors que l'on dit que ces opérations sont intégrées dans le projet autoroutier, elles sont intrinsèquement liées.

Dernier point, il n'y a pas de tracé défini pour l'arrivée de l'autoroute sur Poitiers. On est encore très en amont du projet. Ce qui est en débat pour le moment, c'est l'opportunité de ce projet. Et dans le cadre du projet autoroutier, ce qui est intégré, c'est une déviation, un évitement de Mignaloux.

Jean Veyrat : Je crois que Madame la Maire de Poitiers, vous vouliez réagir.

Léonore Moncond'Huy : Bonsoir à toutes et à tous. Je voudrais m'exprimer en tant que Maire de Poitiers, mais aussi Vice-Présidente de Grand Poitiers en charge des contractualisations, et notamment du suivi du CPER. À mon sens, il y a clairement concurrence des fonds et concurrence des calendriers entre les opérations inscrites au CPER, qui incluent le contournement de certains bourgs et les entrées de Poitiers, et le projet d'autoroute tel qu'il nous est actuellement présenté.

Monsieur parlait tout à l'heure de chef d'orchestre : où est le chef d'orchestre ? Je tiens d'ailleurs à souligner que Grand Poitiers a pris ses responsabilités, puisque l'étude qui a été mentionnée a été portée par Grand Poitiers, et que les scénarios qui seront présentés le seront grâce au volontarisme de Grand Poitiers. Mais la résorption de l'engorgement à l'entrée de Poitiers ne pourra pas être financée sans le soutien de l'État. Dans un contexte où il n'y a pas d'argent magique, qui peut imaginer qu'on pourrait financer à la fois ces opérations prévues au CPR et un projet à 1 milliard d'euros, dont une grande partie de fonds publics ? Il y a donc vraiment à mon sens concurrence entre les projets, tant du point de vue financier que du point de vue du calendrier.

Et pour terminer, beaucoup de personnes, et je partage le constat, déplorent le fait que ces projets traînent. Ils sont promis depuis longtemps et on n'en voit pas le bout. Et pourquoi est-ce si long ? Notamment à cause de débats sur des projets à mon sens peu réalistes, comme celui dont nous discutons aujourd'hui. Cela contribue à la défiance envers le monde politique et sa capacité à agir. Rappelez-vous, en 2015, nous avons un débat sur la LGV, abandonné depuis. Aujourd'hui, nous avons un débat sur l'autoroute. Et alors que le CPER dans son volet mobilité devait être voté en début d'année 2022, on vient d'apprendre qu'il sera finalement décalé sur la

fin d'année 2022, après certaines échéances à venir. C'est exactement ce type de débat qui retarde des décisions dont on a un besoin urgent pour répondre aux objectifs de mobilité du quotidien sur notre territoire. Je me permettrai de reprendre la parole sur les enjeux environnementaux si vous l'autorisez à la fin.

Jean Veyrat : Monsieur Duzelier, les projets sont-ils ou non concurrents ?

Michel Duzelier : Je ne dirais pas que les projets sont concurrents, ils sont complémentaires. L'autoroute, si projet autoroutier il y a, permettra de gérer les problèmes de transit. Et vous l'avez fort justement dit Madame le Maire, l'étude multimodale que vous avez menée, qui est subventionnée par l'État, propose des solutions de multimodalité à l'entrée sud-est de Poitiers. Ce qui avait été fortement demandé lors de la concertation il y a deux ans. C'est donc pour moi plutôt deux projets complémentaires.

Intervention du public : J'habite à Poitiers et je fais régulièrement des allers-retours. C'est à chaque fois des trajets d'une heure et demie. Il y a énormément de trafic et ce n'est plus tenable. Avec tous ces poids lourds, on ne s'en sort plus. Il y a des ralentissements tout le temps, c'est vraiment un enfer cette route. À Poitiers, il y a des feux, et la voie se réduit. Cette route est en plus très accidentogène. Avec mon mari, on ne supporte plus de faire ce trajet, ça devient une souffrance. Cela fait des années qu'on nous parle d'autoroute. Si enfin elle arrive, moi je la prendrai !

Frankie Angebault : Bonsoir. Frankie Angebault, vice-président Mobilités de Grand Poitiers. Je voulais juste apporter une précision à propos de l'étude multimodale qui a été conduite par Grand Poitiers et cofinancée par l'État, la région et le département. Cette étude a pris un peu de retard en termes de restitution au niveau du comité de pilotage final, parce que le calendrier a été un peu bousculé par cette concertation sur le projet d'autoroute. Toujours est-il qu'à ma connaissance, le comité de pilotage final est en cours de calage pour mi-février. On devrait donc avoir prochainement la possibilité d'échanger sur le sujet.

J'avais deux questions concernant ce qui a été dit aujourd'hui. La première, c'est sur le bilan carbone. Vous dites, Monsieur Duzelier, que le bilan carbone est plutôt positif pour l'autoroute. J'ai beaucoup de mal à comprendre comment une autoroute, avec des infrastructures qui sont plus lourdes et plus longues, et des véhicules qui rouleront plus vite, peut avoir un bilan carbone positif par rapport à un projet alternatif.

Ma seconde question concerne le financement. Pour le scénario autoroutier comme pour le scénario alternatif, on prévoit les mêmes montants de financements publics, répartis entre l'État et les collectivités. C'est l'hypothèse de base qui a été prise. Je ne comprends pas pourquoi l'État aurait besoin de moins de temps pour déboursier les sommes dans le cadre d'un projet autoroutier que dans le cadre du scénario alternatif. Il y a peut-être des subtilités qui m'échappent, mais j'avoue être un peu perdu.

Michel Duzelier : Concernant le bilan carbone, le bilan pour le projet autoroutier n'est pas positif globalement. Il est favorable en phase d'exploitation, mais il est plutôt défavorable en phase de construction. Nous avons missionné un prestataire qui pourra apporter prochainement des précisions sur ce point.

Philippe Landais : Lorsqu'on a réalisé l'étude de concessibilité, on était essentiellement sur des questions de modélisation. Ces aspects de bilan carbone, à l'époque, très sincèrement, on ne les avait pas regardés. Il y a eu ensuite un avis de l'Autorité environnementale nous invitant à examiner le sujet de plus près. Nous avons mandaté aussitôt un bureau d'études. L'exercice est en cours. Les premiers éléments qui nous ont été présentés tendent à démontrer qu'au moment de la mise en service en 2035, du fait des reports de trafic, les émissions de gaz à effets de serre tendraient à diminuer (les évitements prévus ayant pour effet de raccourcir les trajets). Ce sont bien sûr de premiers résultats qu'il conviendra de vérifier.

Cela étant, pour être tout à fait objectif, lorsqu'on fait des projections de trafic jusqu'en 2070, comme on doit le faire dans ce cadre-là, on constate effectivement une augmentation des émissions dans des proportions que je ne suis pas en mesure de préciser ce soir. En phase de construction, il est évident en tout cas qu'il y aurait un impact sur ce plan. Nous aurons très rapidement sur ces questions des chiffres précis que nous vous présenterons sous la forme d'une fiche que vous pourrez consulter.

Jean Veyrat : Il y avait une deuxième question : pourquoi est-il plus rapide de débloquer des fonds publics pour le projet autoroutier que pour le scénario alternatif ?

Martine Jammet : Je voudrais intervenir sur ce sujet. Avec 450 millions d'euros de subvention d'équilibre, la concession temporaire permet de garantir, entre 2030 et 2032, la réalisation de l'itinéraire complet à deux fois deux voies aux normes autoroutières entre Poitiers et Limoges, à l'exception des viaducs à deux fois une voie, et moyennant un péage à 14 centimes du kilomètre. Je pose la question franchement : est-ce qu'on peut se référer à la position du ministre sur ce point ?

Dans le scénario alternatif, le même montant de 450 millions d'euros, avancé par la DREAL, propose un aménagement à l'horizon 2040-2050 de 30 km à deux fois deux voies (7,4 km aujourd'hui), 43 km à deux fois une voie avec créneaux de dépassement et giratoires, et 37 km sans changement. La route actuelle abandonnant un territoire entier, sans rien changer à la cohabitation des poids lourds avec les voitures et les motos.

Michel Duzelier : Entre le scénario alternatif et le scénario autoroutier, les montants des financements publics sont les mêmes. La grosse différence, c'est les moyens. D'un côté, on a un concessionnaire qui a des moyens et qui va vite. Et de l'autre, avec le scénario alternatif, ce sont les moyens de l'État. Le rythme n'est pas le même qu'avec un concessionnaire.

Intervention du public : Bonsoir. Je voudrais rebondir à propos de la RN 149. Moi, je suis originaire du nord des Deux-Sèvres. Et quand la quatre voies a été sur Nantes, on a vu beaucoup de sorties et beaucoup de petites entreprises qui sont montées le long des sorties, qui permettent aux entreprises de pouvoir se créer. Alors que sur les autoroutes, vous avez quelques sorties, et vous n'avez rien d'autre !

Martine Jammet : Sur le projet autoroutier, on envisage huit sorties entre Poitiers et Limoges pour désenclaver le territoire.

Éric Humbert : Bonjour. Éric Humbert, ingénieur travaux. Quelle crédibilité entendez-vous avoir lorsque vous indiquez que la rentabilité économique du projet sera vue en phase d'appel d'offres ? Il me semble qu'on définit d'abord les modalités d'organisation d'un projet avant de définir à proprement parler son mode d'attribution. Deuxièmement, tout le monde est d'accord pour envisager un projet d'aménagement de la RN 147. Et ce que je ne comprends pas, c'est qu'on ne prenne pas de la hauteur au regard des autres aspects que le simple aspect économique : les aspects environnementaux, et les enjeux d'aménagement des bassins de population que vient d'aborder le précédent intervenant. Ces bassins de population sont desservis par des routes locales.

Jean Veyrat : Il me semble, Monsieur Duzelier, que les deux questions pourraient trouver une même réponse en expliquant comment on calcule la rentabilité, et ce qu'est la rentabilité présentée dans le dossier.

Michel Duzelier : Le principe de calcul de l'efficacité socio-économique est le même pour tous les projets d'infrastructure de l'État : on monétarise les impacts du projet, positifs et négatifs. Autrement dit, on attribue une valeur négative aux impacts négatifs : les émissions de gaz à effet de serre, par exemple. Et inversement, on attribue une valeur positive aux impacts positifs : le gain de temps, l'amélioration de la sécurité. On fait la somme de tout cela et on obtient ce qu'on appelle une valeur actualisée nette. Dans le rapport auquel Monsieur Morisseau a fait référence, qui est sur le site de la concertation, on a une efficacité socio-économique de l'ordre de 170 millions d'euros.

Ce que je disais tout à l'heure, c'est qu'au moment de l'appel d'offres de la concession, qui se fera vers 2025 s'il y a une décision en faveur du projet, les candidats présenteront leurs différentes stratégies, avec un coût du péage et des montants de subvention d'équilibre. Mais les ordres de grandeur sur le péage, la subvention d'équilibre, et les coûts d'investissement, sont aujourd'hui ceux que l'on donne dans le dossier.

Intervention du public : Bonjour à tous. Je suis agriculteur et j'ai un point de vue qui n'a rien à voir avec tout ce qui a été dit depuis le début. Comme on est sur une étude d'opportunité, moi, mon sentiment, c'est que ce n'est absolument pas opportun de faire ce projet-là, que ce soit une autoroute ou une deux fois deux voies. On est en 2021. On sait que les enjeux majeurs sont ceux du réchauffement climatique, et que demain, le sujet, ce ne sera pas d'aller très vite d'un point A à un point B et de gagner cinquante minutes, mais tout simplement de se nourrir.

Il y a des enjeux qui sont là mais on ne les voit pas. Alors on continue à appliquer les solutions du passé, c'est-à-dire faire une route de plus. Cela n'a rien d'innovant. On l'a fait des centaines de fois en France. On nous dit à chaque fois que cela va permettre d'aller plus vite et qu'il y aura à la clé du développement économique. Si vraiment c'était la solution, il n'y aurait pas de problèmes en France, car on a quand même un réseau d'autoroutes assez dense.

Si le problème, c'est le nombre de camions et de voitures, et bien diminuons le nombre de camions et de voitures : essayons de régler le problème en s'attaquant à la cause plutôt qu'aux symptômes. Il y a des solutions qui existent.

Etant agriculteur, je vais vous parler du métier d'agriculteur. Il y a 500 hectares qui vont probablement être détruits avec ce projet. 500 hectares de terres agricoles, c'est entre 1000 et 1500 personnes qui n'auront plus à manger. Parce que 500 hectares, cela permet de produire de la nourriture pour 1000 à 1500 personnes. Comme ce sera une perte nette, puisque les terres agricoles auront disparu, il y aura donc 1500 personnes qui n'auront plus à manger. Il faudra que ça vienne d'ailleurs. Espérons qu'ailleurs, ils seront toujours en mesure de produire demain. Et ça, on n'en est pas sûr compte tenu du réchauffement climatique. Il me semble que ce sont des choses à prendre en compte. Dans la hiérarchie des besoins, gagner du temps ou manger, je pense qu'il vaut mieux manger que de gagner cinquante minutes pour se déplacer d'un point A à un point B.

La question des transports alternatifs, pour moi, n'a pas été évaluée. Et donc ce soir, je vais rentrer chez moi et je vais dire à mes enfants : je suis désolé. Pardonnez-nous, mais on continue comme avant, même si votre avenir est menacé.

Jean-Marie Gironnet : Je suis Jean-Marie Gironnet et je représente le collectif des habitants de Mignaloux nord-est. Je voudrais d'abord répondre à Madame Lévêque. La déviation de Mignaloux divise beaucoup de monde, surtout à Mignaloux. Puisque si le centre-bourg était libéré par une déviation nord, des poids lourds et la pollution arriveraient dans les communes environnantes de Sèvres-Anxaumont, Savigny-Lévescault, et également dans le nord-est de Mignaloux. Ce qui n'est pas acceptable pour le centre-bourg ne l'est pas non plus pour nous. Notre collectif est contre l'autoroute. Nous sommes favorables au développement des modes de transports alternatifs, et notamment du TER. En juillet 2021, le ministre des Transports, Monsieur Jean-Baptiste Djebbari, a promis de rénover mille petites gares et d'y mettre les moyens humains. Il faut le faire dans notre territoire.

Christine Graval : Bonjour, Christine Graval. Je suis conseillère régionale au sein du groupe écologiste, solidaire et citoyen. Je voudrais parler des transports alternatifs. Le plus simple pour

relier Limoges à Poitiers, c'est de prendre le train. Mais ce n'est pas le plus rapide : il faut aujourd'hui en TER entre 1h51 et 2h38, puisqu'il y a des arrêts sur les gares intermédiaires et elles doivent être desservies.

Railcoop, qui est un groupe coopératif issu d'une initiative citoyenne, envisage de mettre sur les rails des trains du quotidien à coût réduit pour les voyageurs sur des liaisons délaissées en France, et notamment les lignes transverses qui ne passent pas par Paris. Le premier projet qui doit voir le jour est la ligne Bordeaux-Lyon, qui va ouvrir en décembre 2022. Un autre projet est la ligne Toulouse-Caen, qui reprendrait l'actuelle POLT de Toulouse à Limoges et qui utiliserait la ligne Limoges-Poitiers pour rejoindre la voie verte. J'ai échangé avec eux. Très concrètement, sans travaux sur la voie actuelle qui est en mauvais état, ils sont en capacité en complément des TER existants d'assurer deux allers-retours par jour entre Limoges et Poitiers en 1h35. 1h35 contre aujourd'hui une 1h51 et 2h38.

Les petites gares qui doivent être desservies pour les trajets du quotidien le seraient toujours par les lignes de TER, et pour les gens qui ont besoin d'aller à Paris en 3 heures de Limoges, ou à Bordeaux, 1h35 sur un Limoges-Poitiers, c'est quand même plus intéressant que 2h38. Même un aller-retour par jour est envisageable. Aujourd'hui, c'est impossible. Ou alors on arrive à 10 h à Limoges et on repart à 15. Voilà. J'aimerais que ces perspectives soient intégrées dans nos débats, dans le cadre de cette concertation.

Martine Jammet : J'aimerais répondre à Madame à propos du train Poitiers-Limoges. Le train, c'est très bien s'il fonctionne, s'il est à l'heure. Mais un chef d'entreprise qui a un rendez-vous en zone industrielle à Limoges. Il arrive à Limoges et il fait quoi ? Il reprend un taxi pour retourner prendre le train ? Il perd deux heures ou trois heures. Il y a un problème de relation ferroviaire entre Poitiers et Limoges. C'est assez difficile. C'est vrai, le train ne fonctionne pas. Le train n'est pas à l'heure et le train n'apporte pas suffisamment d'opportunités pour les chefs d'entreprises.

Je voudrais également répondre à ce qu'a dit l'exploitant agricole précédemment. Il y a 700 000 hectares sur la surface totale de la Vienne, et 600 000 hectares sur la surface totale de la Haute-Vienne. Les surfaces agricoles dans la Vienne, c'est 475 000 hectares, et celles de la Haute-Vienne, 325 000 hectares. Même si on prenait 1000 hectares, cela représenterait 0,076% de la surface totale. On a besoin de nos agriculteurs. On sait qu'il faudra les aider. Il y aura des compensations. Mais ne soyez pas négatif.

Gilles Morisseau : Je voudrais rebondir sur ce que disait Madame sur les liaisons ferroviaires. Je suis content de voir que le rapport Delebarre n'est pas complètement enterré, parce que c'est quand même une étude faite en 2017, à la demande de l'État, pour désenclaver le Limousin. Je crois que dans nos débats ce soir, il n'y a pas grand-chose qui ressemble aux conclusions de cette étude. Et le train en était une des conclusions.

Stéphane Patrier : Bonjour. Stéphane Patrier, de l'association ACIDDE : 800 adhérents toujours opposés à la déviation nord longue de Mignaloux. Je voudrais rappeler à Madame Jammet que les dix dernières années, on a artificialisé la surface d'un département en France. Cela pose quand même question sur l'avenir des terres en France.

Je voudrais revenir sur un point que j'ai évoqué la semaine dernière. L'État, les collectivités, donc les contribuables, viendraient jusqu'à mettre 771 millions. En plus de ça, il faut rajouter les 467 millions des aménagements déjà réalisés, ce qui fait une enveloppe d'1 milliard 230 millions. À 771 millions, c'était 400 millions mis par le concessionnaire et 1,2 milliard par les contribuables. Est-ce bien raisonnable ?

Concernant la multimodalité, la loi LOM invite à favoriser le rééquilibrage modal en faveur du mode ferroviaire et des transports en commun. Le projet autoroutier porte exclusivement sur l'augmentation des gaz à effet de serre, parce qu'à 130 km/heure, on consomme 20% de plus. Là encore, est-ce bien raisonnable de favoriser une autoroute, alors qu'un projet alternatif peut amener une consommation tout à fait normale, et une production de gaz à effets de serre moindre par rapport à ce projet ? Donc, oui au projet alternatif.

Virginie Vermeulen : Bonjour, Virginie Vermeulen. Je vais dans le sens de Monsieur concernant les effets de serre, et je voudrais compléter par la biodiversité, parce qu'on n'en a pas beaucoup parlé. Je me questionne sur l'importance d'une autoroute à l'heure actuelle, alors qu'on l'a encore redit à la sortie de la COP 26 : il faut protéger l'environnement et protéger la biodiversité. Une autoroute avec huit échangeurs qui mangent la campagne... J'ai du mal à me dire qu'on va laisser ça à nos enfants. D'ailleurs, je regrette qu'on n'ait pas réussi, cette fois encore, à faire venir davantage de jeunes. À Montmorillon, c'était la même chose. J'aimerais bien qu'on trouve une solution pour que des jeunes puissent répondre. Ce n'est pas qu'ils ne sentent pas concernés, j'imagine. Il faudrait en tout cas qu'on arrive à les amener à ce débat. Voilà, je vous remercie.

Jean Veyrat : Monsieur Duzelier, pouvez-vous répondre à la question posée par Monsieur Patrier sur la subvention d'équilibre et les fonds apportés par l'État ?

Michel Duzelier : Je pense que j'ai déjà répondu. Une fois encore, le point de départ, c'est la fourchette basse de la subvention d'équilibre. Ce n'est pas 700, c'est 450 millions...

Stéphane Patrier : Auxquels il faut ajouter les 437 millions des aménagements déjà prévus !

Michel Duzelier : Oui Monsieur Patrier, ce sont des opérations d'aménagement en cours, qui ont un coût. Et donc le cofinancement de la subvention d'équilibre, une fois encore, sera négocié entre l'État et les collectivités, au-delà du cadre actuel de la concertation.

Gilles Morisseau : Donc, ce cofinancement aujourd'hui n'est pas atteint. Et tout à l'heure, je vous ai posé la question, mais vous ne m'avez pas répondu. S'il y a un dépassement du coût de la construction, est-ce que c'est l'ensemble des financeurs, y compris le privé, qui payent le surcoût ? Ou ce n'est que de l'argent public ?

Michel Duzelier : Le concessionnaire rebutera son offre dans un cadre, dans certaines conditions, et ce sera une donnée d'entrée pour l'appel d'offres de la concession. Donc, le cadre sera défini. Ce sera également le cas pour les péages, dont les tarifs seront encadrés au moment de la signature. Quand bien même il n'y aurait pas de trafic sur l'autoroute, c'est le concessionnaire qui supporte le risque.

Jean-Claude Martins : Bonjour, Jean-Claude Martins, je suis directeur général à la Chambre de commerce de Limoges, et je viens de Limoges. Je confirme tout à fait ce qui a été dit tout à l'heure : c'est la galère pour venir. Ensuite, je voudrais rappeler qu'on ne parle pas de n'importe quelle route. On parle de la troisième route la plus accidentogène de France. Cette dangerosité, c'est quelque chose qui, pour nous, est extrêmement important.

Je voudrais rappeler aussi qu'on ne parle pas d'une desserte comme Lussac-Poitiers ou Bellac-Limoges, mais d'un axe qui s'inscrit dans quelque chose de plus large, qui aura un impact extrêmement important en termes d'aménagement et de développement économique du territoire. Enfin, si on doit ramener les choses dans un contexte plus local, c'est aussi un trait d'union entre deux bassins de vie de 400 000 habitants d'un côté, et 400 000 habitants de l'autre, qui aujourd'hui travaillent très peu ensemble, vivent très peu ensemble. Ce sera aussi une façon de mieux vivre ensemble.

Intervention du public : Bonjour. Je suis entrepreneur à Poitiers et je représente également le président de la CPME de la Vienne. Je voulais dire ici combien le monde économique poitevin est en attente sur ce projet de liaison Poitiers-Limoges. Alors, on peut tout se dire. Moi, je suis plutôt de ceux qui ne sont pas favorables à opposer les projets les uns aux autres. Mais, il ne faut pas se mentir. Cela fait soixante ans qu'il ne s'est rien passé sur cet axe. L'argent public, Monsieur Morisseau le sait bien, il n'y en a plus. Donc, si on n'a pas le soutien d'un partenaire privé pour espérer enfin avoir une route digne de ce nom dans des délais raisonnables, on n'y arrivera pas.

A propos de la multimodalité, vous vous êtes demandé ce que les entreprises faisaient pour l'encourager. Sur Grand Poitiers, les entreprises sont un fort contributeur des transports publics. Et malheureusement, elles ont vu ces dernières années le service se dégrader. Lorsqu'on a parlé de BHNS il y a quelques années, on a fait miroiter ce BHNS à tout le monde. Mais qu'est-ce qui s'est passé ? Les bus ont arrêté de desservir l'intérieur des zones d'activité dans lesquelles se trouvent les entreprises. Donc, qu'est-ce qu'ils font, ces bus aujourd'hui ? Ils laissent tous les gens qui veulent utiliser ce moyen de transport sur le bord de la quatre voies. Il n'y a rien de plus dangereux.

Voilà pourquoi le monde économique est en attente pour pouvoir faire circuler les salariés sur des routes sécuritaires. On attend de pouvoir développer l'activité économique du territoire pour pouvoir attirer des emplois. Et c'est vrai qu'on aurait tous rêvé d'une route. On est les premiers à avoir rêvé d'une route, mais malheureusement, on ne la voit pas venir et on préfère être réalistes.

Intervention du public : Bonsoir, je suis une habitante de Lhonnaizé, ce village lointain, très, très loin de Poitiers. Je tiens juste à vous rassurer sur une chose, Madame Jammet. Les habitants du Sud-Vienne sont des gens heureux. Il y a une enquête toute récente de la communauté de communes Vienne et Gartempe qui l'a démontré. Ils sont heureux dans leur territoire, mais ils rêvent bien évidemment de développement de leur territoire et notamment de solutions en termes de mobilité quotidienne pour aller travailler. Parce que ce ne sont pas des éjectés économiques du paradis urbain. Ils ont choisi d'y vivre et ils assument.

Il y avait un second point que je voulais aborder dans mon intervention. J'ai milité durant un certain nombre d'années dans le collectif "Non à la LGV Poitiers-Limoges" pour obtenir l'annulation d'une DUP. Je suis surprise, parce que ce travail de militantisme nous avait permis de comprendre l'impact négatif d'un tel projet sur l'environnement et sur la qualité agricole. Il nous avait également permis de mettre en évidence des effets économiques limités, et un montage financier aventureux. Et on nous représente avec ce projet un montage financier tout aussi aventureux.

Ma question est donc la suivante : à quoi ont servi toutes ces études, qui ne sont pas si anciennes que ça, dans un territoire qui n'a pas tant évolué que cela ? Et seront-elles réutilisées et prises en compte dans votre nouveau projet ? Je note que l'administration et certains politiques semblent avoir oublié, perdu la mémoire de ces événements. Mais moi, je peux vous dire que les citoyens se sont formés, se sont habitués à réfléchir et qu'ils continueront à le faire et à se faire entendre.

Jean Veyrat : On peut peut-être répondre à cette question sur les retours d'expérience, l'intégration des enseignements des concertations précédentes ?

Michel Duzelier : Sur le projet de LGV, la DUP a effectivement été annulée parce que l'efficacité économique et sociale n'était pas avérée et que les financements n'étaient pas calés. Pour le projet d'autoroute dont nous débattons, il y a davantage d'effets positifs. L'efficacité socio-économique du projet est avérée, ce qui n'était pas le cas de la LGV. Et puis, il n'est pas aujourd'hui anormal qu'on n'ait pas encore calé les cofinancements de la subvention d'équilibre. Encore une fois, on est très en amont du projet.

Patrick Boideau : Bonjour. Je suis Patrick Boideau, un habitant de Mignaloux-Beauvoir, également adhérent de Central Parc. Madame Jammet, en début de séance, nous a dit que l'accès rapide à nos deux métropoles, c'est-à-dire Poitiers et Limoges, et aux localités, pourrait

faciliter non seulement le maintien, mais aussi le développement sur place d'activités économiques (et j'ajouterai aussi touristiques). Alors, on peut supposer que ce développement crée également des emplois sur place et pourrait éviter à nos jeunes de partir travailler à Nantes, Paris, Bordeaux ou ailleurs. Après avoir fait, il ne faut pas l'oublier, leurs études à Poitiers ou à Limoges. Est-ce que cette donnée est prise en compte et intégrée dans l'étude d'opportunité ?

Intervention du public : [Bonjour. Je suis un simple citoyen de Poitiers. Devant la tentation de vouloir utiliser de grandes infrastructures pour relier des pôles d'habitations importants avec des considérations socio-économiques, il est temps de passer les grandes réussites portées par des ingénieurs brillants, des techniciens remarquables et des ouvriers exemplaires, comme la LGV Paris-Lyon qui effectivement était très optimale à ce niveau-là, car elle a pris en considération le trafic et des données concrètes, comme par exemple 300 kilomètres à l'heure avec une consommation équivalent pétrole de 0,93 litres aux 100 km. Tout était réuni pour faire un système remarquable sur tous les plans : économiques, humains, environnementaux, etc. Bon, maintenant considérant que les choses ont évolué. On est sur une section Poitiers-Limoges qui a des particularités et qu'on propose une solution en plusieurs tronçons lotissement. Il y a la géographie de Poitiers-Bellac-Limoges.

Pour une petite commune comme Nantiat est topographiquement difficile d'accès, est-ce que ça a été envisagé de mutualiser le projet avec un barreau entre Bellac et la sortie 23 de l'A20 qui permettrait de détourner les poids lourds à ce niveau-là et mutualiser avec le projet de RCEA. Deuxième question : qu'est-ce qu'il sera envisagé par rapport à tous ces trafics pendulaires autour ?

Autre question : quelles sont les données concrètes au niveau de la rentabilité pure financière ? Rentabilité socioéconomique ? Est ce qu'on est capable d'avancer des chiffres de rentabilité ? Sachant que pour l'utilisation de ces infrastructures, un poids lourd endommage la route autant que le passage de 108 véhicules légers, ce sont des données qui ont été calculés il y a quelques années de cela.

Jean Veyrat : Il y avait plusieurs questions précises concernant l'impact sur l'emploi local, le développement économique, et deux questions de Monsieur, à la fois si j'ai bien compris sur une liaison possible à la RCEA à partir de Nantiat, et sur le coût global selon les différentes options.

Philippe Landais : Sur les aspects économiques, j'aurais tendance à vous renvoyer à l'atelier économie organisé prochainement. Concernant les tracés des projets autoroutiers, un certain nombre d'hypothèses ont été faites durant 30 ans. Et finalement, les différentes modélisations avaient démontré qu'il y avait un niveau de trafic qui n'était pas forcément déterminant, et surtout, qu'on avait des valeurs socio-économiques à l'époque qui n'étaient pas complètement probantes. En tout cas, ces projets ne se sont pas faits pour différentes raisons.

Et donc, en 2018, on s'est retrouvé dans le cadre d'un CPER qui intègre quatre opérations sur la RN147. On n'allait pas se poser les mêmes questions déjà abordées depuis trente ans : et si l'on rejoignait l'A20 plus au nord ? Et si l'on rejoignait l'A10 plus au sud ? La question qui était posée, elle était claire dans la commande qui nous était faite d'étude de concessibilité : est-ce qu'il y a une hypothèse de tracé autoroutier qui s'appuie sur la RN147, et sur les opérations du CPER ? Ceci de manière optimisée. Il y avait une problématique d'optimisation. C'est la raison pour laquelle le tracé qui vous est proposé sur le tracé autoroutier est un tracé qui s'appuie sur la RN147.

Laurent Blot : Monsieur Landais, est-ce qu'il serait possible de revoir la diapositive comparant le train et la route ? À Montmorillon, je vous ai interpellé sur ce sujet parce que je trouvais aberrant qu'on ait 14 euros de coûts pour une voiture entre Poitiers et Limoges. Je me suis renseigné. Effectivement, c'est une comparaison qui est hallucinante, parce qu'on ne comptabilise pas le coût de la voiture, donc l'amortissement. Je vous avais dit que le tarif fiscal pour une voiture de base, c'était 35 centimes, et une association qui fait des études sur la route évoque sur son site le chiffre de 36 centimes. Vous voyez qu'on est sur à peu près les mêmes chiffres.

Je fais une autre remarque qui n'a rien à voir. Je trouve que les intervenants sont quand même plus modérés qu'à Montmorillon. À mon avis, ça améliore le débat. Alors, je vais traiter d'un point particulier qui est la rentabilité du projet. Vous nous annoncez une rentabilité à 2070. Je ne sais pas comment on peut faire des calculs aujourd'hui avec des extrapolations pour 2070, quand on ne sait pas dans cinq ans comment ça va se passer, notamment avec les histoires de pandémie, de télétravail et j'en passe. Cela me semble quand même hallucinant.

Je demanderai à tout le monde d'aller voir sur Internet tout ce qui a été publié sur l'autoroute A65, qui est l'autoroute Langon-Pau. Cela représente 150 kms de tracé. Le projet, réalisé en concession, a été inauguré en 2010. Le coût était déjà de 1 milliard à l'époque, et 900 millions étaient empruntés à des banques. Les prévisions de trafic faites à l'époque pour vendre le projet, c'était 10 700 véhicules/jour. Deux ou trois ans après, des associations ont fait des relevés. L'entreprise A'lienor qui portait le projet a également fait des relevés. Et on est arrivé à la conclusion qu'on était seulement sur un trafic de 5200-5700 véhicules/jour. Donc, vous voyez ce que ça peut donner en termes de rentabilité, quand on a pris pour hypothèse de départ 10 700 véhicules/jour.

Martine Jammet : On ne peut pas comparer cette autoroute avec celle dont on parle...

Laurent Blot : Au contraire : la longueur du tracé est à peu près similaire et cette autoroute est doublée d'une nationale, comme on voudrait le faire ici. Il y a beaucoup de similitudes entre les deux projets. Donc, en 2013-2014, on s'est rendu compte qu'A'lienor n'était pas rentable. Mais il y avait dans le contrat de concession une clause qui disait que si l'entreprise A'lienor était déficitaire et devait déposer le bilan, l'État devrait payer pour l'ensemble des investissements réalisés. Donc, ces gens-là sont toujours gagnants, même s'ils n'arrivent pas à gérer.

Donc, pour le projet autoroutier, ils ont trouvé une solution. Il y a eu un arrêté à la fin 2013, obligeant tous les poids lourds au-delà de 7 tonnes à prendre l'autoroute. Et sur cette autoroute, le tarif pour faire 150 kms, c'est 70 euros. Ce n'est quand même pas rien. C'est l'un des péages les plus chers de France. Et ce tarif augmente beaucoup plus vite que sur les autres autoroutes en France. En 2018, l'augmentation était de 3,54% alors que la moyenne en France est de 1%. Donc, pour revenir à notre projet, je suis bien sûr contre ce projet d'autoroute parce qu'on va la payer quatre fois.

Jean Veyrat : Monsieur Blot, je dois vous interrompre. Nous allons répondre aux questions que vous avez soulevées : pourquoi est-ce qu'on a une rentabilité à 2070 sur ce projet ? Et que nous enseigne le retour d'expérience sur la A65 ?

Philippe Landais : Sur les coûts de déplacements, Monsieur Blot, vous avez raison et on précisera les choses. Les 14 euros affichés pour les voitures, c'est effectivement le coût des carburants. La prise en compte de l'entretien double quasiment ce coût : on est dans une fourchette de 27, 28 ou 29 euros. Quant au coût du transport ferroviaire, on a déjà dit qu'il s'agissait d'un coût hors abonnement, les abonnements pour ceux qui prennent le train tous les jours permettant de nettement réduire ce coût.

Vous avez posé plusieurs questions à propos de la valeur actualisée nette. Ces coûts répondent à des instructions. On y intègre les gains de temps, les gains sur le plan de la sécurité, et aussi des gains en matière d'effets acoustiques, et plus généralement d'effets sur le cadre de vie.

Sur la question du trafic sur l'A65, je ne suis pas allé voir les chiffres, mais on me parle en 2017 d'un trafic de 7200 véhicules/jour, inférieur donc à ce qui avait été modélisé.

Intervention du public : Merci de me donner la parole. Déjà, juste une remarque, j'ai l'impression d'être l'un des plus jeunes de l'assemblée. Il n'y en pas beaucoup des jeunes, ce soir... Mais je me permets de prendre la parole. Vous nous parlez de rentabilité, d'économie, et j'ai l'impression que le volet environnemental n'est pas du tout pris en compte. Mais il y a 80% des oiseaux qui ont disparu ces dernières années. Il y a des insectes qui sont en voie de disparition. Il y a toute une frange de la biodiversité qui disparaît, et je ne comprends pas qu'on ait des projets qui détruisent l'environnement comme celui-là.

On nous dit que c'est bon pour l'économie. Moi, j'habite à Châtelleraut, où il y a des autoroutes, il y a des infrastructures, il y a des gares. Mais on enlève des trains, on enlève des financements pour ces choses-là, et en fait ça ne sert à rien. Les entreprises font des plans de licenciements, les Fonderies du Poitou ferment alors qu'elles sont aux portes de l'autoroute. Donc, en fait, en termes d'économie, ça ne sert à rien. Je précise que je suis aussi actionnaire d'une entreprise. Donc, je comprends les considérations des chefs d'entreprise. Mon père est chef d'entreprise. Je fais partie de cette classe de dominants, privilégiée, et pourtant, je trouve

que cette autoroute est inutile, parce que les gens n'ouvriront pas une agence de Limoges à Poitiers ou de Poitiers à Limoges. C'est une connerie.

Pardonnez mon langage, mais en fait, la plupart des chefs d'entreprise de la Vienne, qu'est-ce qu'ils veulent faire ? Ils veulent avoir des matériaux à des prix convenables, qui ne viennent pas de l'autre bout de la planète parce qu'ils ont une conscience environnementale. Et les gens qui sont entre Poitiers et Limoges, cela a été dit, ils ont choisi d'être dans ce territoire parce qu'il n'y a pas d'autoroute, parce que c'est un autre mode de fonctionnement, parce que c'est aussi un couloir de migration des oiseaux...

Il y a plein de raisons qui justifient que l'on n'ait pas d'autoroute. Et pour ce qui est de la sécurité, c'est sûr que le scénario alternatif est pas mal. Mais c'est en prenant en compte les considérations actuelles et pas des considérations futures basées de la politique fiction qu'on peut prendre des décisions. Vous parlez de rentabilité en 2070. Mais est-ce qu'en 2070, il y aura autant de fret ? Est-ce qu'il y aura autant de voitures ? Moi, j'ai un doute parce que les méthodes de travail changent, parce qu'on a plus de télétravail. On ne dit pas dans les études combien il y a de personnes qui font tous les jours le trajet du centre de Poitiers au centre de Limoges. Je pense qu'il y en a très peu. Et le chef d'entreprise qui ferait ça, il s'accommodera de la route qui est là. Je me demande donc même si c'est nécessaire de dépenser autant d'argent public pour le scénario alternatif.

Intervention du public : Bonsoir. J'ai une question assez simple qui concerne la SAFER. Pouvez-vous me dire quelle compensation précise il y aurait des terres agricoles que vous prendriez, puisqu'il faudrait des terres de qualité équivalente pour qu'on puisse avoir une rentabilité. Et je pense que les agriculteurs ici présents en parleraient bien mieux que moi. Mais ça me semble quand même essentiel de pouvoir se nourrir. En 2070, excusez-moi, mais moi, je serai encore là, mes enfants seront encore là. Et j'aurai besoin d'assurer mon alimentation et celle de mes enfants. Nous aurons tous besoin d'une qualité de vie convenable et locale. Et je ne crois pas que ce soit en faisant une autoroute, Madame, que les agriculteurs déplaceront leurs marchandises à l'échelle locale.

Ensuite, je reviendrai sur les horaires des concertations, qui ont été mentionnés un peu plus tôt. Moi, j'ai la chance d'avoir un métier où je peux finir un peu plus tôt et j'ai pu venir. Et même si, effectivement, on peut se renseigner et donner notre avis sur Internet, rien ne remplace vraiment la réalité des échanges. Le virtuel, ça ne remplace pas la nécessité de ce débat.

Enfin, on a parlé de huit échangeurs. L'emplacement des échangeurs me semble important, parce que s'ils sont placés aux extrémités, et bien ça ne permettra pas d'aider (si on considère que ça peut les aider) les populations qui sont placées entre Poitiers et Limoges. Je vous remercie.

Jean Veyrat : Il y avait deux questions qui appellent des réponses très courtes. C'est la question de la compensation foncière, la méthode de compensation foncière, et celle des échangeurs, qui sont affichés à l'écran.

Philippe Landais : Vous avez effectivement à l'écran les échangeurs tels qu'ils sont envisagés, dans un scénario qui a été modélisé, et il y a eu différentes hypothèses concernant le nombre d'échangeurs. L'hypothèse présentée ici, avec huit échangeurs, est celle qui est apparue la plus favorable en termes d'attractivité et de captation du trafic. On pourra revoir ça peut-être dans le cadre de l'atelier mobilité.

La compensation foncière est une question complexe. Aujourd'hui, on parle de prélèvements de terres agricoles ou de terres qui jouent un rôle important pour la biodiversité, pour des travaux devant aboutir à une mise en service à l'horizon 2030. Si l'on n'anticipe pas cette question d'aménagement foncier et de stockage de terrains avec la Safer, cela posera effectivement des difficultés. Il y a donc un certain nombre d'actions à mener en relation avec les acteurs locaux et la Safer, pour régler ces questions. Cela permettra au moment des travaux, en tenant compte des départs à la retraite, de mutualiser les prélèvements sur l'ensemble des exploitations agricoles.

Cela ne règle pas la question, effectivement, du prélèvement d'environ 500 hectares, s'agissant du projet autoroutier, au-delà des opérations du CPER. Il y a bien un prélèvement qui est prévu sur le milieu agricole, avec des répercussions en termes de capacités d'exploitation. Comme l'ensemble des terres ne sont pas des terres agricoles, on serait probablement autour de 370 hectares de prélèvements de terres agricoles.

Gilles Morisseau : Concernant le nombre de personnes qui font l'aller-retour quotidien entre Poitiers et Limoges, le rapport de l'Autorité environnementale le situe à environ 100 personnes. Alors que 13 000 personnes utilisent cet axe tous les jours pour aller travailler au sud-est de Poitiers ou au nord-ouest de Limoges.

Quant à la valeur actualisée nette, la VAN, qui mesure la rentabilité, ce même rapport précise que dès qu'on dépasse de 20% le montant initial du projet, on est tout de suite déficitaire de 40 millions sur la VAN. Et je tiens à préciser aussi que le dossier de concertation évoque une VAN négative pour le scénario alternatif parce qu'il ne permet pas de gain de temps pour effectuer la totalité du trajet. Mais sur les extrémités du tracé, pour les 13 000 personnes qui vont travailler tous les jours, ce n'est pas le gain de temps qui est important. C'est la sécurité et le fait de ne pas être congestionné. Sur des distances courtes, on ne peut pas générer de gains de temps.

Intervention du public : Bonsoir. Je voudrais intervenir en tant qu'habitant de Mignaloux-Beauvoir, assistant à ce spectacle navrant du balai des véhicules qui attendent sur la rocade en période estivale et qui sont bloqués après entre deux feux. C'est comme cela tous les étés, tous les week-ends de grands départs en vacances. Il y a des ralentissements tout au long du parcours. On peut s'interroger quand même sur l'image fortement négative que cela renvoie de l'agglomération de Poitiers. Ces gens-là doivent se dire : où suis-je encore en 2022, pour subir cette stagnation sur la route ? C'est dommage, car il y a des atouts touristiques dans le sud-est de notre département. C'est indéniable. Et les gens, finalement, quand on leur dit que l'on vient

de Poitiers, quand on va ailleurs, ils nous parlent du Futuroscope. Et le Futuroscope, on le voit d'où ? D'une autoroute, me semble-t-il.

Il faudrait donc aussi penser à tous ces vacanciers qui passent à nos portes. Et je pense que ce qu'ils vivent a un rapport avec l'accidentologie. Car évidemment, l'impatience au volant, causée par ces heures d'attente, fait mauvais ménage avec la sécurité. Surtout s'il y a des poids lourds.

Devant chez nous, ce sont 19 000 véhicules qui passent chaque jour, dont 30% en transit. On ne parle que des 70% de trajets pendulaires, et jamais de ces 30% de voyageurs en transit. Mais tout le monde ne va pas à l'université ou vers le grand employeur qu'est l'hôpital. Ils ne sont pas à négliger. Et tous les gens de Bretagne qui vont en Auvergne, ou ceux qui remontent vers la Bretagne de l'Auvergne, n'ont-ils pas droit aux performances dont je bénéficie quand je vais en Vendée, en Bretagne, dans le Sud-Ouest ou ailleurs ?

Martine Jammet : Je voudrais aussi répondre très rapidement à la personne qui nous a parlé de gaz à effets de serre. Il faut bien voir que dans quinze ans, la plupart d'entre nous roulerons en voiture électrique. Cela changera forcément la donne. Il n'y aura pas de barrière de péage, puisqu'on sera sur un système de free flow. L'emprise foncière sera donc réduite. Bref, il faut imaginer ce que sera l'autoroute dans 30 ans. Ce projet peut être la devanture de ce que sera l'autoroute de demain.

Jean Veyrat : Madame la Maire, vous vouliez réagir ?

Léonore Moncond'Huy : Merci Madame Jammet. Moi, je pense que l'autoroute de demain, c'est plus d'autoroutes. Pas de nouvelles autoroutes en tout cas. Ce n'est pas moi qui l'ai dit, mais Nicolas Sarkozy à l'époque de sa présidence. Le sujet peut apparemment permettre de dépasser certains clivages...

Je partage un grand nombre d'arguments qui ont été exposés pour questionner ce projet, mais je partage aussi, je souhaite le souligner, le diagnostic qui est à l'origine de cette étude : il y a un problème de sécurité et d'efficacité de la liaison Poitiers-Limoges. Et je déplore le retard des opérations promises depuis longtemps. Je partage aussi ce constat. Je me permets néanmoins d'intervenir pour insister un peu sur le volet environnemental qui a été abordé par des témoignages personnels, et qui s'inscrit dans le cadre de la loi, qui évolue, et heureusement.

Quelqu'un a mentionné la COP 26. J'étais à la COP 26 et je trouve assez ubuesque le décalage qui existe entre l'urgence des rapports qu'on peut nous présenter là-bas et les sujets dont nous débattons. La question qui se pose, ce n'est pas de savoir quel sera l'avenir de l'autoroute en 2070, mais quel sera l'avenir de l'humanité tout court. Et je déplore vraiment qu'on en soit encore à avoir des débats de ce type, et qu'ils soient pris au sérieux.

Mais au-delà de ça, deux enjeux environnementaux me semblent devoir conditionner l'ensemble des projets de mobilité que nous devons soutenir à l'avenir. D'une part, ça a été dit, la sobriété foncière. Il est urgent de protéger les terres agricoles pour la souveraineté de nos systèmes alimentaires locaux. Et ce n'est pas moi qui le dis, mais la loi Climat et Résilience, qui,

aujourd'hui, oblige l'inscription de l'objectif "zéro artificialisation nette" dans les SRADDET. Or, ici, le rapport d'évaluation d'impact environnemental décrit l'artificialisation de 800 hectares comme étant hors du commun, et souligne le fait qu'elle n'est pas compensée. J'ai bien entendu vos réponses sur la modération qu'on pourrait rechercher dans la ponction de foncier. Il n'empêche que ce n'est pas compensé. Ce sont 800 hectares qui manqueront demain à l'agriculture dans notre région.

Le deuxième enjeu écologique, c'est celui de réduire tout simplement nos émissions carbone, comme la France s'y est engagée dans le cadre des Accords de Paris, et comme elle s'engage à le faire dans le cadre de la Stratégie nationale bas carbone. Stratégie nationale bas carbone qui, je le rappelle, fixe comme objectif la neutralité carbone pour 2050. Or, on sait, cela a été dit à de nombreuses reprises, que l'autoroute renforce le transport routier qui est fortement émetteur de carbone. On estime à 25% l'excédent de consommation à l'échelle d'une voiture individuelle en moyenne entre une route à 110 et une route à 130.

Et ne serait-ce qu'à l'échelle de notre petit territoire de Grand-Poitiers, on nous a demandé de faire un plan climat-air-énergie territorial, c'est-à-dire un plan qui commence par diagnostiquer les sources d'émissions de gaz à effet de serre sur notre territoire. À l'échelle de Grand-Poitiers, 56% de nos émissions de gaz à effet de serre sont liées à la mobilité. Sur ces 56 %, une bonne partie est liée à la présence d'une autoroute, l'A10, sur laquelle nous ne pouvons pas intervenir. Et c'est pour ça que nous soutenons les associations qui s'engagent contre l'élargissement de cette autoroute, par exemple. Nous essayons de tout faire pour réduire l'impact des mobilités sur nos émissions de carbone et notre territoire, sur ce qui fait les transports du quotidien. Nous faisons beaucoup d'efforts. Nous demandons beaucoup aux Poitevins, aux Poitevines, aux entreprises. Et si une nouvelle autoroute arrive, cela réduira à néant tous les efforts que nous conduisons sur notre territoire. Et ça voudra dire que nous ne pourrions pas, nous ne serons pas en mesure d'atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés, avec un cadrage de l'Etat, dans ce plan climat-air-énergie territorial.

Il est donc vraiment impératif de réorienter l'ensemble de nos projets de mobilité au regard de l'urgence écologique. Et il y a aussi à cela un argument légal : il est obligatoire, je crois que c'est inscrit dans la loi Climat et Résilience, que chaque projet de ce type soit assorti d'une évaluation d'impact environnemental qui est ici absente.

Et puis enfin, pour terminer, l'écologie invite à prioriser la mobilité du quotidien. Et une solution n'est pas bonne si elle ne répond pas aux bons problèmes. Cela a été souligné plusieurs fois, mais 70% du trafic sur l'axe Poitiers-Limoges correspond à du trafic local. Cela ne veut pas dire que c'est le seul sujet. Cela veut dire que nous priorisons les projets qui répondent aux problèmes du plus grand nombre. Et clairement, aujourd'hui, je considère que les fonds publics, les moyens de l'Etat, y compris les moyens humains, doivent être affectés à ces projets qui répondent à la mobilité du quotidien. Et donc aux besoins des salariés du CHU, des salariés de l'université, et des familles.

Jean Veyrat : Madame le Maire a soulevé une question concernant l'évaluation de l'impact environnemental. Elle n'est pas encore faite ? Elle doit être faite ? Elle est en cours ? Où en est-on ?

Philippe Landais : À ce stade, on est dans une étude de faisabilité concernant un projet autoroutier, auquel est associé un projet alternatif, qui repose sur une méthode, la séquence ERC ("éviter, réduire, compenser"). Nous avons cherché d'abord à définir un secteur de moindre impact, et ensuite à avoir un tracé potentiel dont on déduirait les coûts, la valeur actualisée nette, etc. Et donc, du coup, on est parti du principe qu'on avait évité et réduit les impacts avec cette hypothèse de départ. L'aspect impact environnemental, c'est quelque chose qui sera plutôt regardé dans un second temps, partant du principe que si une décision est prise en faveur du projet, il devra faire l'objet d'une étude d'impact. Nous disposons en tout cas de cartes sur le patrimoine et la biodiversité, et elles seront mises à disposition du public. Voilà ce que l'on peut répondre à ce stade.

Aloïs Gaborit : Bonjour, Aloïs Gaborit, élu à Poitiers et vice-président à Grand Poitiers. Je vais aller vite parce qu'il y a beaucoup de choses qui viennent d'être dites par Madame le Maire. Simplement, Madame Jammet, vous nous invitez à prendre de la hauteur et je déplore une chose : dans le descriptif de ce débat, il est écrit qu'il serait question aujourd'hui de prospective. Je cite cette question qui est posée dans le document : "Quelle évolution de nos modes de vie, de nos déplacements, le projet doit-il intégrer ?" Et je trouve que dans ce débat, on a très peu parlé de prospective.

On a très peu parlé de l'évolution des modes de vie. On aurait pu parler de la façon dont on s'alimentera demain. Des enjeux de résilience de nos territoires. De souveraineté alimentaire. On a un peu évoqué les 800 hectares de terres agricoles qui vont disparaître. Mais visiblement, ça ne gêne pas plus que ça. On aurait pu évoquer la façon dont on travaillera demain et la manière dont nous envisagerons nos déplacements professionnels. On vient de vivre une séquence de deux ans au cours de laquelle il y a eu pas mal de changements dans ce domaine. Peut-être qu'on peut en tirer des leçons et se dire que la mobilité, demain, ne sera pas tout à fait la même.

On aurait pu aussi évoquer les nouvelles manières de voyager. On sait que les générations qui pourraient utiliser cette autoroute demain, ne se déplacent déjà plus de la même manière qu'il y a vingt ou trente ans. Et donc, peut-être que l'autoroute sera moins nécessaire. Et pourtant, comme le montrent les rapports qui ont été évoqués tout à l'heure, avec des solutions faisant une plus grande place au train, on pourrait avoir des modes de mobilité, notamment pour les déplacements de loisir ou de travail, qui seraient tout à fait en adéquation avec les besoins.

Je ne vais pas faire une liste à la Prévert, mais il y a de nombreux éléments de prospective sur l'évolution des modes de vie et ce qu'attendent les générations qui demain pourraient utiliser autoroutes, qui n'ont pas du tout été évoquées ce soir. Aujourd'hui, on vient de dépasser une nouvelle limite planétaire, la cinquième. Et plus le temps passe, plus on épuise nos ressources naturelles, plus on épuise nos capacités à envisager ce que sera demain. Et entendre parler de

rentabilité à 2070, alors qu'un projet comme celui-là épuise toutes nos ressources, je ne vois pas comment c'est possible.

Intervention du public : Bonjour. Je parle au nom de l'association La Dive Vigilante, qui œuvre à Lhonnaizé pour la protection de l'environnement. Nous avons noté, au sein de l'association que je représente ce soir, ce chiffre de 800 hectares. Ce chiffre nous paraît peu réaliste, car il ne prend en compte que l'artificialisation des 110 kilomètres de l'autoroute. Or, il y aura aussi toutes les infrastructures qui sont construites à côté, c'est-à-dire les centres commerciaux, les zones artisanales, les échangeurs. Ce qui fait doubler la superficie. Ensuite, on a remarqué dans le dossier de concertation que des zones particulièrement sensibles étaient listées. On aimerait une étude récente et exhaustive pour chaque kilomètre qui sera artificialisé sur le territoire.

Michel Duzelier : Comme l'a dit Philippe, ces points seront approfondis dans le cadre d'études plus détaillées. À ce stade, une fois encore, on est très en amont et on n'est pas en mesure de produire des analyses au km. On est encore dans une approche macro du projet. Mais le sujet sera évoqué dans les ateliers.

Jean Veyrat : Merci. Je laisse Madame la garante, Kasia Czora, conclure cette réunion.

Conclusion de la réunion

Kasia Czora : Tout d'abord, je tiens à vous remercier pour votre participation et pour avoir respecté les règles du jeu. Je sais que ce n'est pas toujours évident. Pour les personnes qui n'ont pas pu terminer leur intervention, je vous invite à contribuer sur le site internet de la concertation.

L'objectif d'une concertation préalable, c'est de discuter de l'opportunité d'un projet, des conditions de sa réalisation, de ses impacts, des scénarios alternatifs et des modalités de dialogue après la concertation préalable. Je vais noter la contribution de Madame sur les horaires des réunions. N'hésitez pas à déposer vos contributions en ligne pour qu'elles puissent être prises en compte et obtenir une réponse.

Je trouve que vos questions, vos propositions, vos avis, ont permis de toucher à l'ensemble des cinq grands thèmes dont doit traiter la concertation préalable. Ils seront à nouveau abordés dans les ateliers thématiques qui commencent la semaine prochaine.

Un mot concernant ces ateliers thématiques. Ce sont des ateliers de travail, mais ce qu'il faut savoir, c'est que ce sont toujours des ateliers publics. Même si vous n'avez pas de connaissances particulières sur l'agriculture, l'environnement, les mobilités, n'hésitez pas à vous inscrire.

Le nombre de participants, pour des raisons sanitaires, est limité à 50 personnes. Il est donc préférable de s'inscrire préalablement en ligne pour que les jauges puissent être respectées.

Merci beaucoup, et à la semaine prochaine, dans le cadre de ces ateliers.