



Limoges, le 7 mars 2022

Objet : Concertation préalable au projet d'autoroute concédée Poitiers Limoges

## Table des matières

Présentation de LNE.....	1
Contexte international.....	1
Situation nationale.....	2
Projet d'autoroute concédée.....	3
Artificialisation des sols.....	3
L'effet barrière.....	3
Impact sur la flore.....	4
Impact sur la biodiversité des sols.....	5
Conclusion.....	5

## Présentation de LNE

Limousin Nature Environnement est la fédération des associations de défense de l'environnement en Limousin. LNE regroupe directement une quarantaine d'associations qui agissent sur des thèmes généraux comme les animaux, les plantes, le climat et l'énergie, l'eau, mais aussi des associations locales qui défendent leur territoire. On peut y ajouter une quarantaine d'associations affiliées. Créée en 1975, LNE intervient aussi bien sur les problèmes de biodiversité, d'eau, d'aménagement du territoire, de transport, de cadre de vie, de déchets. LNE a défendu avant tout le monde le recyclage des papiers, l'usage du vélo en ville, la continuité aquatique, l'agriculture biologique etc. Ses analyses sont toujours étayées par des rapports scientifiques.

LNE est agréée au titre de l'environnement et habilitée à participer aux débats sur l'environnement dans le cadre d'instances consultatives.

Laissant à d'autres le soin d'analyser ce projet sous d'autres angles, et ayant déjà transmis à un avis sur la construction de nouvelles infrastructures routière, la présente contribution se concentre sur l'impact probable du projet sur la nature et la biodiversité.

## Contexte international

Afin de trancher les controverses existantes sur l'état de la biodiversité mondiale, les gouvernements ont créé, en 2012, la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES), un organe intergouvernemental. Il est placé sous l'égide du Programme des Nations unies pour l'environnement, du Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), de l'Organisation des Nations unies





pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO) et de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) .

Le premier rapport complet de l'IPBES a été publié en 2019<sup>1</sup> et il est alarmant. *«La nature décline globalement à un rythme sans précédent dans l'histoire humaine - et le taux d'extinction des espèces s'accélère, provoquant dès à présent des effets graves sur les populations humaines du monde entier.... Le premier facteur direct de changement de la nature ayant eu les incidences les plus lourdes à l'échelle mondiale est la modification de l'utilisation des terres et des mers ».*

En 2020, l'Union Européenne a publié un « État de conservation de la nature dans l'Union européenne »<sup>2</sup> qui constate aussi une dégradation de la nature. Il indique : *« l'Union européenne n'a pas encore réussi à enrayer le déclin des espèces et des types d'habitats protégés dont l'état de conservation est préoccupant dans l'Union. Les principales pressions liées à l'utilisation des terres et des ressources en eau, qui ont contribué à la dégradation de la nature subsistent encore, ce qui se traduit par un écart important par rapport à l'objectif fixé pour 2020, à savoir enrayer et inverser de manière mesurable la dégradation de l'état de conservation des espèces et des habitats. »*

## Situation nationale

Le Ministère de la transition écologique et solidaire a publié, en 2019, un rapport de synthèse sur l'environnement en France<sup>3</sup>. Ce rapport constate **des habitats globalement en mauvais état de conservation** : *« Les milieux ouverts herbacés naturels et semi-naturels (prairies de fauche, pâturages, etc.) figurent parmi les habitats les plus menacés avec 56 % d'entre eux dans un mauvais état de conservation (.....) le nombre d'oiseaux communs dits «spécialistes» (inféodés à un habitat particulier : agricole, forestier, bâti) a diminué de 22 % en métropole. Ce phénomène s'explique par la dégradation ou la perte des habitats et par l'effondrement des populations d'insectes. (.....) De multiples pressions d'origine anthropique fragilisent l'état de la biodiversité en France, parmi lesquelles l'artificialisation du territoire, la fragmentation des milieux naturels, l'intensification des pratiques agricoles, la prolifération d'espèces exotiques envahissantes, la pollution lumineuse, le changement climatique.....L'artificialisation, qui correspond à la transformation d'un sol à caractère naturel, agricole ou forestier par des actions d'aménagement, a un impact significatif sur la faune et la flore. »*

En août 2016, le Parlement a voté la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. Le code de l'environnement stipule *« On entend par biodiversité, ou diversité biologique, la variabilité des organismes vivants de toute origine, y compris les écosystèmes terrestres, marins et autres écosystèmes aquatiques, ainsi que les complexes écologiques dont ils font partie. Elle comprend la diversité au sein des espèces et entre espèces, la diversité des écosystèmes ainsi que les interactions entre les organismes vivants ».*

## Projet d'autoroute concédée

1 <https://www.ipbes.net/global-assessment>

2 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0635>

3 [https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-03/lenvironnementenfrance\\_edition2019\\_rapportdesynthese.pdf](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-03/lenvironnementenfrance_edition2019_rapportdesynthese.pdf)

Ce projet s'il est adopté va porter une grave atteinte à la biodiversité.

## *Artificialisation des sols*

Le document de présentation évalue que l'autoroute occupera environ 599ha, dont 495ha de surface agricole et 95ha de forêts et milieux naturels. L'Autorité Environnementale annonce les chiffres de 674ha et 115,2ha pour un total d'environ 800ha. On peut s'étonner de la différence de chiffrage, et retenir ceux de l'AE, organisme indépendant. Cette surface s'ajoutera aux hectares impactés par les aménagements déjà programmés.

Il faut également y ajouter les surfaces des détournements des voies existantes perturbées par cet aménagement. Ces chiffres ne prennent pas en compte la destruction de surfaces supplémentaires, notamment au travers de la demande en matériaux.

Le dossier, partant du chiffre de 599ha, annonce une surface de compensation de 1300ha, si l'on prend les chiffres probables d'artificialisation, il en faudrait sans doute 2500.

Le dossier est silencieux sur la méthode qui sera employée pour la compensation, mais comme l'État ou le futur concessionnaire ne disposent pas en pleine propriété de 2500ha de surface artificialisée à rendre à la nature, il est vraisemblable que cette compensation ne sera pas une dés-artificialisation mais un changement d'affectation et une pseudo-amélioration qualitative, en partant du principe que certains espaces sont de mauvaise qualité environnementale. Cette notion de « mauvaise qualité » ne repose pas sur des critères objectifs car une friche agricole ou un terrain non exploité ont toujours une valeur environnementale en termes de biodiversité.

## *L'effet barrière*

Comme toutes les grandes infrastructures linéaires, une nouvelle autoroute crée une coupure dans les milieux qu'elle traverse. Le cloisonnement contribue à morceler les territoires, à barrer des corridors écologiques et à créer des isolats de populations. Ce morcellement artificiel, qui n'est apparu en France qu'à partir du milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, d'abord avec le développement des autoroutes puis des LGV, est très préjudiciable aux espèces animales terrestres (mammifères, reptiles et amphibiens). Il conduit les populations ainsi artificiellement isolées à disparaître de certains îlots et à connaître des dérives génétiques dans les autres. Dans aucun cas il n'est sans conséquences négatives.



La coupure sera double : d'une part celle de l'autoroute, **d'une largeur minimale de 25m mais la plupart du temps 30m, et jusqu'à 45m** car les grillages sont parfois à 10m de la chaussée, d'autre part l'ancienne RN147, qui doit rester pour l'itinéraire de substitution.

Bien entendu, il est toujours possible de créer des passages à grande ou petite faune au travers de l'ouvrage mais cela n'est qu'un pis-aller dont l'efficacité reste très variable selon les



espèces (certaines refusant carrément d'emprunter de tels passages, perçus comme des pièges, car trop étroits). Qui plus est, pour être un tant soit peu efficaces, les passages à faune doivent jouir d'une certaine quiétude donc être distincts des traversées destinées à l'exploitation forestière ou agricole.

Compte tenu du fait que la moitié de la circulation restera sur l'ancienne route, celle-ci constituera un piège redoutable pour les espèces ayant utilisé les passages réservés. La zone qui restera comprise entre l'autoroute et l'ancienne RN147, lorsqu'elles seront proches, sera une zone très pauvre en nombre d'espèces qui seront isolées du reste du territoire.

Une attention particulière sera sans doute portée aux espèces protégées, la législation définissant assez précisément les mesures à prendre, pour l'évitement (diminution de l'impact) ou pour la compensation. Cela justifiera l'affirmation abusive selon laquelle les impacts sont faibles à négligeables. Le dossier de concertation n'y consacre, page 47, que 15 lignes d'une demi largeur de page.

Mais il n'y aura rien pour les espèces courantes dont les populations vont être impactées, en particulier par l'impossibilité de traverser la barrière pour s'alimenter ou se reproduire, mais aussi pendant la durée des travaux. Cette biodiversité ordinaire va être lourdement impactée. Sans aller jusqu'à la disparition de certaines espèces ou leur abandon de la zone, le nombre d'individus va diminuer.

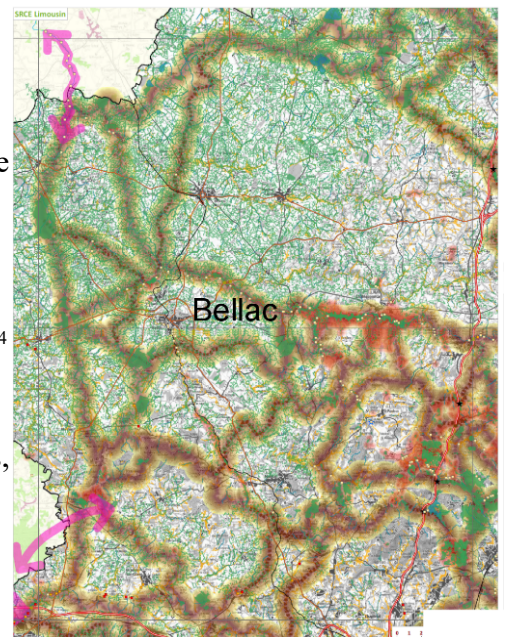
## ***Impact sur la flore***

On oublie souvent que les plantes ne se déplacent pas à titre individuel mais en termes de population.

Le SRCE, schéma régional de cohérence écologique a défini, en 2015, des corridors écologiques représentés sur la carte ci-contre qui les représente pour le nord-ouest de la Haute-Vienne.<sup>4</sup>

L'autoroute va couper définitivement ces corridors si importants pour la résilience des écosystèmes face aux divers aléas, tempêtes, sécheresses, bioagresseurs. Cela diminuera leur capacité à s'adapter au changement climatique.

L'autoroute, avec ses 25 à 45m de large va découper le territoire en deux espaces qui évolueront séparément. **Aucune mesure ne peut réduire ou compenser la perte qui interviendra pour la biodiversité végétale.** Cet effet des infrastructures de transport est systématiquement omis dans les études d'impact.



<sup>4</sup> <http://www.tvb-nouvelle-aquitaine.fr/Consulter-le-SRCE-du-Limousin.html#:~:text=Le%20Sch%C3%A9ma%20R%C3%A9gional%20de%20Coh%C3%A9rence%20%C3%89cologique%20%28SRCE%29%20du,Verte%20et%20Bleue%20r%C3%A9gionale%20%3A%20Page%20de%20garde.>





## *Impact sur la biodiversité des sols*

**Le sol est le siège d'une grande partie de la biodiversité et contient plus de matière organique que la partie hors-sol.** Cela concerne la macrofaune, les dizaines d'organismes visibles à l'œil nu comme les vers de terre, les araignées, les millepattes, la mésofaune (les collemboles ou encore les acariens), la microfaune et la microflore (qui constituent la plus grande majorité de cet écosystème), les nématodes, bactéries et champignons, que l'on compte par millions<sup>5</sup>.

Le bouleversement du sol lié aux terrassements, qui s'effectueront sur des superficies bien plus importantes que la seule emprise de 800ha de la voie, va détruire une bonne partie de cette biodiversité. L'extraction de matériaux, les dépôts provisoires ou définitifs auront les mêmes impacts.

La reconstitution d'une couverture végétale après travaux ne concernera qu'une couche superficielle qui donnera l'illusion d'un retour de la nature. Cependant il faudra longtemps avant que la richesse du vivant revienne à un niveau antérieur car un écosystème peut mettre des dizaines d'années pour retrouver une riche diversité biologique. Même si on re-naturait une surface équivalente de routes ou de parkings, on ne récupérerait pas l'équivalent de ce qui a été détruit.

## **Conclusion**

Les impacts de ce projet, s'il est mis en œuvre, seront nombreux et ils amèneront une perte importante de biodiversité tout au long des territoires traversés. Une grande partie de ces impacts ne seront pas compensables. De plus, la compensation est limitée dans le temps, entre 20 et 30 ans, alors que l'infrastructure perdurera bien plus longtemps.

Il faut être conscient que ces impacts s'ajoutent à toutes les autres causes de perte de biodiversité liées aux activités humaines. C'est l'accumulation de ces causes, artificialisation, pollutions, dérangement, qui peut conduire à une perte irrémédiable de cette biodiversité qui rend tant de service aux hommes comme le rappelle le rapport Ecobiose sur « Le rôle de la biodiversité dans les socio-écosystèmes de Nouvelle-Aquitaine »<sup>6</sup> paru en 2019.

**Cette analyse amène un élément supplémentaire pour justifier un rejet de ce projet.**

---

5 <http://www.donnees.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lesessentiels/essentiels/sol-biodiversite.htm>

6 <https://www.nouvelle-aquitaine.fr/les-actions/transition-energetique-et-ecologique/biodiversite/biodiversite-et-espaces-naturels/ecobiose-le-comite-scientifique#1080>