



Limousin

Le 18 mars 2022

## Concertation préalable pour le Projet d'autoroute Poitiers-Limoges

L'association Terre de Liens Limousin se positionne contre le projet d'autoroute concédée entre Poitiers et Limoges et en faveur d'un projet alternatif multimodal permettant à la fois de générer un gain de temps, de sécuriser la RN147, tout en prenant véritablement en compte les enjeux sociaux et environnementaux, notamment la préservation des terres agricoles et naturelles et de la biodiversité associée.

Le cadre du débat public, auquel nous avons activement participé, est assez restrictif. La saisine du ministère des transports ne porte que sur l'étude d'un projet autoroutier dont le tracé se doit d'être au plus près de l'actuelle RN147. L'alternative présentée dans le dossier de concertation reprend les aménagements prévus dans le CPER avec des compléments pour mettre en 2x2 voies les portions Limoges-Bellac et Poitiers-Lussac.

Or, penser la mobilité entre Poitiers et Limoges nécessite d'avoir une vue globale de la question en intégrant dans la réflexion les autres moyens de mobilité : train, tram-train, transports en commun des deux agglomérations, covoiturage, mobilités douces.

C'est en coordonnant tous ces moyens de transport que nous pouvons collectivement imaginer des solutions pérennes, adaptées à nos territoires (urbains, péri-urbains ET ruraux), pour les personnes comme pour les marchandises, et respectueuses des engagements pris par l'État et la région Nouvelle-Aquitaine pour limiter nos émissions de gaz à effet de serre, l'artificialisation des sols et la perte de biodiversité.

C'est en ce sens que nous soutenons la réflexion proposée par l'association ACIDDE et présentée dans le document mis en ligne sur le site internet de la concertation :

[www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/projet\\_alternatif\\_multimodal\\_global\\_realiste\\_acidde.pdf](http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/projet_alternatif_multimodal_global_realiste_acidde.pdf)

Cette proposition a notamment pour vertu de préserver les terres agricoles, leur potentiel nourricier, ménager la biodiversité associée à ces espaces et la ressource en eau. Bref, elle tente de prendre en compte le vivant dans son ensemble. Ce n'est pas le cas du projet autoroutier qui nous a été présenté.

### Gain de temps et sécurité : des enjeux partagés...

Améliorer la déserte entre Poitiers et Limoges et gagner du temps est un enjeu identifié, tout comme la sécurisation des déplacements.

Reste néanmoins à bien identifier les usages pour apporter les solutions appropriées, au coût approprié.

La contribution des associations Barrage Nature Environnement, BSP, ALDER, UFC Que Choisir ou encore ACIDDE apportent tous les éléments de réflexion pour développer un projet équilibré, moins coûteux que l'autoroute et répondant à ces enjeux de gain de temps et de sécurité, au plus près des besoins des usagers.

### La nature dans tout ça ?

Nous nous associons pleinement aux avis émis par la LPO Nouvelle-Aquitaine, Limousin Nature Environnement, ALDER Climat Energie, Alternatiba et Barrage Nature Environnement concernant les impacts du projet autoroutier sur la nature (préservation de la biodiversité, des terres, impact carbone, etc.)

Les réflexions émises par Christophe Beaurain dans sa contribution nous éclairent sur la nécessité de passer d'une réflexion anthropocentrée à une vision biocentrée, prenant en compte le vivant.

### Une autoroute : quels apports pour l'économie locale ?

La synthèse des bilans ex post des projets routiers structurants publiée par le CEREMA est éloquent. En l'absence d'une dynamique économique préexistante au projet d'autoroute, nous pouvons augurer d'effets minimes sur l'économie du Nord de la Haute-Vienne et du Sud Vienne, voire même négatifs.

Ces craintes ont d'ailleurs été clairement exprimées par M PAGNUCCO (DDT de la Vienne), lors de la réunion organisée le 1<sup>er</sup> mars à Nieuil L'Espoir : « Aujourd'hui, ce n'est pas un projet comme une autoroute qui va forcément apporter du dynamisme, et ça tout le monde est d'accord. Toutes les études qui ont été faites montrent que ce n'est pas un projet routier qui va donner du dynamisme. Pour que cela apporte du dynamisme, il faut l'accompagner... » « L'exemple de Ruffec, avec un territoire en déprise, un projet qui arrive et qu'on croit voir comme le sauveur d'un territoire, et bien ce n'est pas le cas. Cela va continuer à accentuer la déprise ».

Nous détaillons ces aspects, et d'autres, sur le site : <https://toutsurla147.fr>

Encore une fois, les zones rurales les plus sinistrées (Haut-Limousin) risquent d'être les plus pénalisées.

### Du côté de l'agriculture

Prétendre qu'une autoroute aura un effet positif mécanique sur l'agriculture est fallacieux. Est-ce que l'A20 a eu des effets positifs sur l'agriculture de la Haute-Vienne ? Est-ce que l'A89 a permis de maintenir le nombre d'actifs agricoles dans le département de la Corrèze ? De développer les installations d'agriculteurs ?

#### Les chiffres du dernier recensement agricole sont parlants :

- Entre 2010 et 2020 en Limousin, près d'une ferme a disparu chaque jour, soit 3500 fermes en moins à l'échelle des 3 départements (Corrèze, Creuse et Haute-Vienne). Sur le seul département de la Haute-Vienne, 1200 fermes ont disparu (1 ferme tous les 3 jours).

- La surface moyenne des fermes a quasiment été multipliée par 2 en moins de 20 ans, tandis que le nombre d'actifs n'a cessé de chuter. Moins de fermes, moins d'actifs agricoles, une perte de dynamisme évidente dans nos campagnes : c'est ce qu'on appelle la désertification.

- En Limousin, 1 agriculteur sur 2 a plus de 55 ans. Ces agriculteurs sont susceptibles de partir à la retraite d'ici 5 à 10 ans. Or actuellement, la relève est loin d'être assez nombreuse, à tel point qu'1 agriculteur sur 2 n'est pas remplacé en Limousin. C'est un plan de licenciement massif, à bas bruit, qui se déroule sous nos yeux. Sans paysans, on fait comment ?

=> Voir l'article de France 3 Limousin sur le sujet : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/haute-vienne/le-limousin-n-echappe-pas-au-recul-sans-precedent-du-nombre-des-exploitations-agricoles-2377723.html>

L'hémorragie est en cours. Ce n'est pas une autoroute, dont la mise en service est prévue au mieux pour 2030, qui changera la donne (anachronisme et inadéquation de la solution proposée).

### Des fermes impactées...

Nous ne savons pas combien de fermes seraient impactées si l'autoroute devait voir le jour, très vraisemblablement plusieurs dizaines de fermes, et donc de lieux de vie concernés.

Ces agriculteurs et agricultrices risquent de perdre tout ou partie de leurs terres. Ils perdront aussi et surtout une partie d'eux-même sous le béton, le fruit d'années de travail (parfois sur plusieurs générations) pour créer des activités agricoles respectables, des fermes fonctionnelles. Alors, on peut bien évidemment évoquer les compensations. Certains y trouveront un intérêt financier. Pour d'autres, l'argent aura un goût très amer. D'autres retrouveront des terres à plusieurs kilomètres de leur ferme actuelle. Leur tâche n'en sera que plus ardue. Chaque situation sera un cas particulier, c'est une évidence. Pensons à éviter les drames humains. Vous savez, ce E de « Éviter, Réduire, Compenser ». Remplaçons le R de « Réduire » par le R de « Respecter » et le C de « Compenser » par le C de « Comprendre ».

Oui, évitons que les agriculteurs et agricultrices ne soient la variable d'ajustement d'un progrès autoproclamé. Oui, n'accentuons pas la disparition de nos fermes. Préservons ce patrimoine pour les générations futures, ayons une vision de long terme en garantissant la transmissibilité de ces fermes. Car une question se pose : qui pour s'installer aux abords immédiats d'une autoroute ? Ces terres ne risquent-elles pas de partir une nouvelle fois à l'agrandissement ? Quelles garanties pour la résilience alimentaire de nos territoires ?

### ... des terres bétonnées

Dans son rapport, l'Autorité Environnementale évoque l'artificialisation d'environ 800 ha, dont 674 ha de terres agricoles et 115 ha de forêts pour la construction de l'autoroute. A priori, ces données ne tiennent pas compte de l'artificialisation des sols induite par les aménagements prévus au CPER.

Davantage de détails sur l'artificialisation en page 3 de la contribution de Limousin Nature Environnement :

[https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022\\_02\\_25\\_lne\\_biodiversite\\_concertation\\_a147.pdf](https://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022_02_25_lne_biodiversite_concertation_a147.pdf)

=> Nous souscrivons aux analyses apportées par LNE.

## Rappelons quelques données :

- En Limousin, le rythme d'artificialisation des sols est plus important que l'évolution de la population, qui tend à stagner et même à baisser dans certaines zones (c'est le cas du Haut-Limousin).

- Entre 2000 et 2010, nous avons perdu 23000 hectares de terre agricoles à l'échelle du Limousin, soit l'équivalent de 30000 terrains de football.

Le Plan régional agriculture durable du Limousin parlait alors de "consommation dispendieuse d'espaces au détriment des terres agricoles".

Voir ici : [https://draaf.nouvelle-aquitaine.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/PRAD-Limousin\\_cle891e3d.pdf](https://draaf.nouvelle-aquitaine.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/PRAD-Limousin_cle891e3d.pdf)

- Entre 2010 et 2014 (dernières données connues), c'est environ 200ha de terres agricoles qui ont été bétonnés chaque année sur le seul département de la Haute-Vienne (source observatoire NAFU).

Voir ici : [https://observatoire-nafu.fr/wp-content/uploads/sites/4/2020/02/87\\_NAFU\\_chiffre\\_cle\\_Haute-Vienne\\_2020.pdf](https://observatoire-nafu.fr/wp-content/uploads/sites/4/2020/02/87_NAFU_chiffre_cle_Haute-Vienne_2020.pdf)

Si certaines dispositions législatives ont permis de réduire sensiblement l'artificialisation des terres, ce phénomène reste très important tandis que les enjeux de résilience alimentaire n'ont jamais été aussi forts. L'État comme la région Nouvelle-Aquitaine ont d'ailleurs fixés des objectifs élevés de baisse de la consommation de terres pour l'urbanisation.

**Si l'on fait une comparaison, 800 ha de terres bétonnées, c'est l'équivalent de 4 années d'artificialisation à l'échelle d'un département comme la Haute-Vienne.**

=> Comment alors tenir les engagements pris dans le cadre du SRADDET Nouvelle-Aquitaine ? Comment atteindre les objectifs de Zéro Artificialisation Nette fixés par l'État ? Le projet d'autoroute A147 ne permet pas de tenir ces objectifs. Ou alors, il faudra se passer d'autres aménagements (habitat, parcs d'activité, autres routes et infrastructures, etc.).

## Renaturer les sols, mission impossible

Une fois artificialisé, un sol peut difficilement retourner à sa qualité naturelle car il faut déconstruire, dépolluer, désimperméabiliser, décompacter, réintroduire de la végétation et le reconnecter aux écosystèmes naturels environnants. Le processus n'est pas impossible, mais il est très long, et les coûts sont estimés entre 90 et 300 € par mètre carré de terre, soit pour les 570 km<sup>2</sup> artificialisés par an en France, un coût entre 50 et 170 milliards d'euros. L'idée de compenser l'artificialisation est donc techniquement et financièrement presque impossible. Compte tenu des conséquences quasi irréversibles de l'artificialisation, l'urgence est donc bien de limiter drastiquement toute destruction de ces espaces naturels, agricoles et forestiers.

Source : « L'État des lieux des terres agricoles en France » (page 16) publié par Terre de Liens :

<https://ressources.terredeliens.org/les-ressources/etat-des-terres-agricoles-en-france>

=> vous trouverez des constats, des données chiffrées et plusieurs propositions d'actions

=> **nous vous proposons d'ajouter ce rapport à la bibliographie du dossier de concertation**

## Vers la résilience alimentaire

La crise liée à l'épidémie de Covid-19, la guerre qui se déroule actuellement en Ukraine, la hausse des coûts de l'énergie et des matières premières, le réchauffement climatique, la perte de biodiversité et l'artificialisation des sols sont autant de menaces qui pèsent sur notre modèle agricole et alimentaire.

**Afin d'avoir une vue globale sur ces grands enjeux et pour mieux les prendre en compte dans le cadre de la concertation, nous vous proposons d'ajouter les rapports suivants à la bibliographie du dossier de concertation :**

- Rapport « Vers la résilience alimentaire, faire face aux menaces globales à l'échelle des territoires » :

<https://resiliencealimentaire.org/wp-content/uploads/2021/01/VersLaResilienceAlimentaire-DigitaleVersion-HD-1.pdf>

=> le rapport développe notamment 11 voies de résilience et les leviers d'action associés.

- Rapport « Qui veille au grain, du consensus scientifique à l'action publique » :

<https://resiliencealimentaire.org/wp-content/uploads/2022/02/Livre-Qui-veille-au-grain-3.pdf>

## **A propos de Terre de Liens Limousin**

Stopper la disparition des terres agricoles, faciliter l'installation de paysannes et paysans et développer une agriculture biologique, paysanne et nourricière. Voici les engagements qui mobilisent Terre de liens. Depuis 2011, Terre de Liens Limousin a permis d'installer 22 fermiers et fermières sur 7 fermes. Toutes leurs productions sont certifiées bio, pour des productions favorisant le respect des sols et de la biodiversité : 317ha de terres sont ainsi protégés de la spéculation foncière et de la pollution chimique.  
[www.terredeliens.org/limousin](http://www.terredeliens.org/limousin)

**Pour le Conseil d'administration de Terre de Liens Limousin**  
Vincent Laroche, administrateur et porte-parole