

AUTOROUTE A 147 ET DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT

*Contribution au débat public de Pierre LEFORT, professeur des universités
Créateur en 2005 de la première licence professionnelle
sur la protection de l'environnement à l'université de Limoges*

Lors des réunions de présentation du projet d'autoroute A 147, la question environnementale a été évoquée à de nombreuses reprises. Il s'agit d'un sujet très actuel, et plusieurs opposants à cette autoroute se sont fait entendre, mettant en avant des nuisances d'ordre écologique qui y seraient associées.

Si on peut oublier rapidement ceux qui s'opposent par simple effet nimby et dont les intérêts personnels se heurtent à l'intérêt général, certains des arguments des défenseurs sincères de l'environnement méritent d'être écoutés voire entendus ⁽¹⁾.

En fait, le projet dans sa forme actuelle mérite sans doute que soit approfondie la question de l'impact environnemental dans ses différents volets, en particulier :

- L'A 147 et son interaction avec les milieux naturels : il s'agit de préfigurer ce que pourrait être l'étude d'impact environnemental et d'en définir les principaux items, qui seront développés dans le dossier qui devrait être mis au débat public ;
- La qualité environnementale de l'infrastructure elle-même, en mettant l'accent sur les innovations de sa construction et de sa constitution (autoroute du XXI^e siècle) ;
- Le bilan carbone à l'usage : cette étude est complexe car elle devra s'appuyer sur des hypothèses quant aux modes d'énergie utilisés dans les prochaines décennies, aux économies de carburant réalisées grâce à une circulation fluidifiée et sur des prévisions de trafic qui n'ont rien d'évident. A titre d'exemple, l'A 147 modifiera une partie du flux nord-sud entre métropoles européennes : typiquement le flux Barcelone-Nantes se détourne actuellement par Bordeaux (avec ses embouteillages) et l'A 10, et il passera sans doute plutôt par Limoges et Poitiers, légèrement plus court en distance et sensiblement inférieur en temps.

(¹) En revanche certains arguments entendus notamment lors de la réunion du 10 février 2022 sur le réchauffement climatique sont peu sérieux et ne méritent sans doute pas de grands développements. Pour mémoire, la France n'est responsable que de 0,9 % des émissions annuelles mondiales de gaz à effet de serre, le transport comptant environ pour 1/3 : les 110 km entre Limoges et Poitiers (soit 0,5 % des 21 000 km de nationales et autoroutes françaises) ne représentent donc quasiment rien à l'échelle planétaire, et l'éventuel surplus de consommation de carburant lié à l'autoroute encore moins.