

## ////// DESENCLAVEMENT ROUTIER //////////////////////////////////////

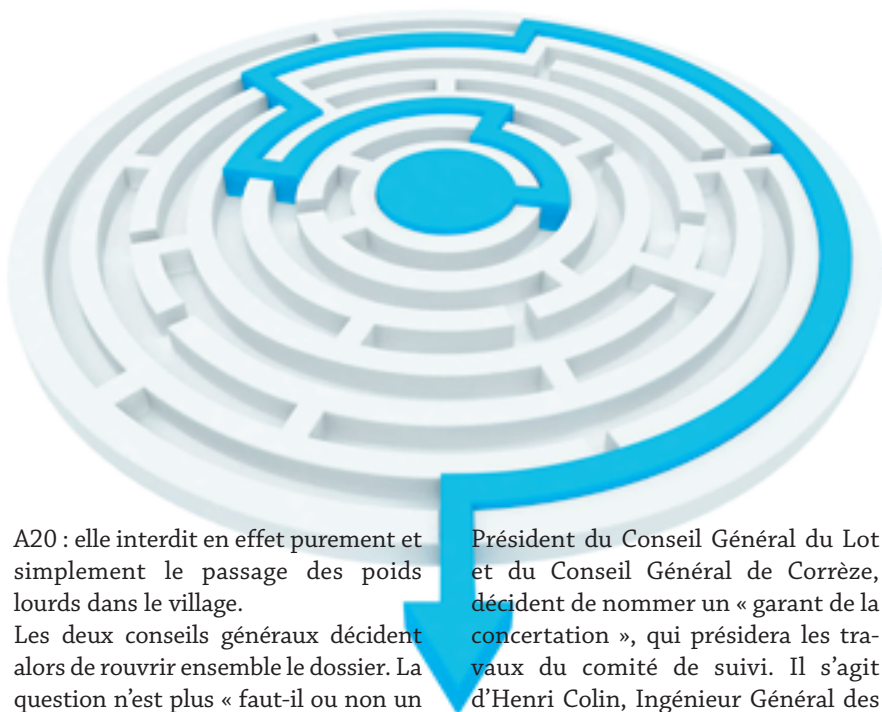
# Le nord du Lot sur la bonne voie

Le désenclavement du bassin de Biars-Bretenoux est désormais en préparation et le choix du tracé du nouvel axe routier reliant cette zone à l'autoroute A20 interviendra avant la fin de cette année. A l'heure où une concertation est menée sur ce sujet, il importe de repréciser les enjeux économiques de ce projet.

**I**l est difficile d'aborder le sujet du désenclavement routier du nord du Lot sans rappeler rapidement l'historique de ce dossier. Cela fera dans quelques mois 16 ans que les entreprises de ce bassin économique à la fois lotois et corrézien ont officiellement demandé aux collectivités locales et à l'Etat la création d'un axe routier les reliant à l'autoroute A20. Que s'est-il passé durant tout ce temps ?

Dans les faits, chacun reconnaît que les divergences politiques entre les deux conseils généraux qui s'étaient impliqués ont probablement fait perdre dix ans au projet. Le principe d'une collaboration entre les deux départements a officiellement été abandonné durant l'été 2005, lorsque le Conseil Général de Corrèze a décidé de ne plus y participer.

Moins de trois ans plus tard et dans un contexte politique différent, la décision de la commune de Nespouls met à nouveau en évidence la nécessité de créer un nouveau lien vers l'autoroute



A20 : elle interdit en effet purement et simplement le passage des poids lourds dans le village.

Les deux conseils généraux décident alors de rouvrir ensemble le dossier. La question n'est plus « faut-il ou non un nouvel axe routier ? » mais « quel est le meilleur tracé pour cet axe routier ? ».

### Une nouvelle concertation

Le débat change donc de nature. Un comité de suivi pour la liaison entre Saint Michel de Bannières et l'autoroute A20 (sans oublier les contournements de Vayrac et Bétaille) est créé et une première réunion est organisée le 9 juillet 2009. Afin que les discussions aient lieu dans les meilleures conditions, Gérard Miquel et François Hollande, respectivement

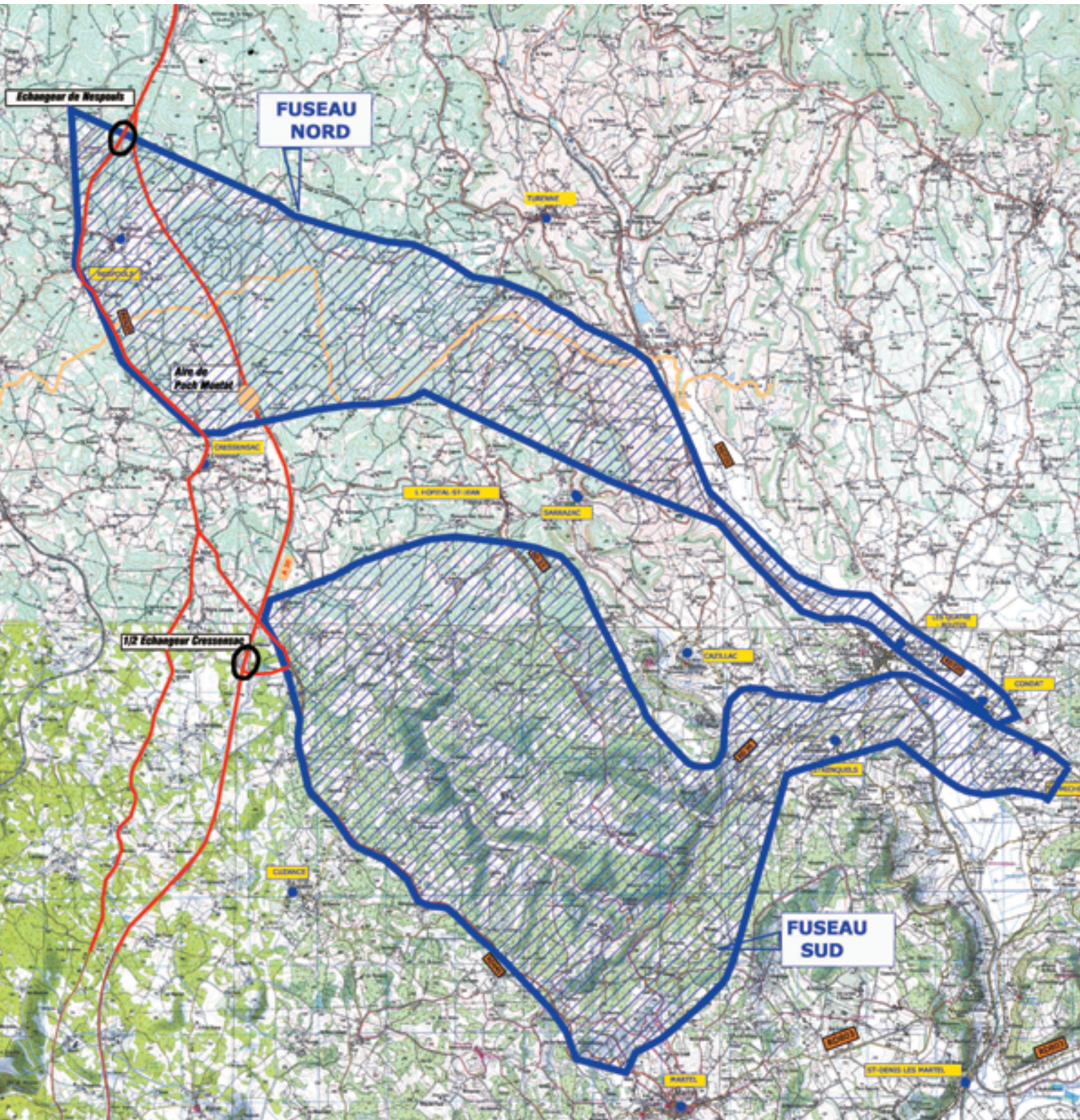
Président du Conseil Général du Lot et du Conseil Général de Corrèze, décident de nommer un « garant de la concertation », qui présidera les travaux du comité de suivi. Il s'agit d'Henri Colin, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, qui connaît d'autant mieux le contexte qu'il a travaillé plusieurs années au sein de l'ex DDE du Lot. Par définition, son rôle n'est pas de défendre tel ou tel point de vue ou option, mais de garantir la qualité des échanges.

Le 29 janvier 2010, ce comité a achevé la première phase de son travail, à savoir le diagnostic de la situation dans les domaines techniques, environnementaux et socio-économiques. Il est aujourd'hui entré dans la seconde étape, qui concerne le choix du tracé, laquelle doit prendre fin d'ici

#### Temps de trajet entre Bretenoux et les principales villes voisines

Brive	51 minutes
Figeac	53 minutes
Tulle	57 minutes
Cahors	97 minutes

Source : MAPPY - 2009



*Pour l'instant, la réflexion ne porte pas sur des tracés, mais sur deux "fuseaux". Le choix doit intervenir d'ici la fin de l'année.*

l'été. Enfin, les deux thèmes suivants seront liés à la préparation des travaux et à leur lancement. Selon le calendrier prévu, le comité de suivi devrait avoir achevé son travail à la fin de cette année.

### Un choix déterminant

Le choix du tracé est assurément l'étape la plus importante pour le comité de suivi. Les positions des uns et des autres ont trop souvent été caricaturées avec, d'un côté, des protecteurs de l'environnement et, de l'autre, des promoteurs du transport routier. Dans les faits, les études déjà menées au cours des dernières années ont déjà permis de réduire le champ d'investigation à deux grandes hypothèses, autrement appelées « fuseaux ».

Concrètement, il s'agit des deux zones (voir illustration page 7) qui pourraient accueillir le tracé de cet axe routier.

Dès lors, les enjeux ne portent plus sur des contraintes techniques mais sur des objectifs d'aménagement du territoire. Autrement dit, il s'agit d'opter, non pas pour un hypothétique tracé idéal, mais pour le meilleur compromis, pour le tissu économique et les habitants de ce bassin, pour l'environnement et pour les finances des collectivités. L'un des fuseaux conduit au sud de l'agglomération de Brive (l'option nord), l'autre vers Martel (l'option sud). Sans s'immiscer dans les débats du comité de suivi, il est possible de rappeler la situation économique de cette zone et les attentes des entreprises qui y sont implantées.

### Une terre de plein emploi... pour l'instant

Les bassins économiques ne se développent pas en se fondant sur les limites administratives des départements et des régions. C'est plus que vrai pour la zone qui s'est constituée autour de Bretenoux. Le périmètre de ce bassin couvre 8 cantons, dont 6 dans le Lot et 2 en Corrèze, pour un total de 88 communes. A lui seul, il représente une zone de chalandise

riche de plus de 40 000 habitants. Et fait exceptionnel, cette zone connaît aujourd'hui une situation de plein emploi, avec un taux de chômage inférieur à 5%.

C'est un atout enviable que le « double enclavement » de cette zone pourrait rapidement menacer : d'une part, elle est à la fois l'extrême sud du Limousin et l'extrême nord de Midi-Pyrénées ; d'autre part, elle reste éloignée en temps des principales agglomérations voisines (il faut entre 50 minutes et une heure pour aller de Bretenoux à Brive, Tulle ou Figeac et près de 1 heure 40 pour rejoindre Cahors). En d'autres termes, rejoindre Cahors demande deux fois plus de temps que d'aller à Brive...

Cinq enjeux majeurs détermineront l'avenir de ce territoire partagé entre deux départements et deux régions.

Il s'agit tout d'abord de sa capacité à accueillir de nouveaux habitants. La forte proportion d'habitants de plus de 60 ans (33,7% de la population, soit près de 10 points de plus que la moyenne nationale) fait de l'arrivée de nouveaux habitants un impératif. Ils exigeront logiquement de pouvoir accéder facilement aux services d'une ville (commerces, offre culturelle, équipements sportifs, etc.).

Ensuite, la question porte sur le maintien du tissu économique. La zone compte plus de 1 000 entreprises, ce qui explique en grande partie ses performances en termes d'emplois. Cela étant dit, les cessions et transmissions d'entreprises qui vont se multiplier au cours des prochaines années vont naturellement conduire les nouveaux dirigeants à s'interroger sur l'intérêt de conserver une implantation aussi enclavée.

Le troisième enjeu, évidemment très lié au précédent, concerne le développement du nombre d'emplois. La zone représente ainsi près de 8 000 emplois privés, dont près de la moitié dans l'industrie et dans le bâtiment. Là encore, cela suppose de pouvoir attirer des salariés qualifiés et des cadres,



qui hésitent légitimement à s'installer sur un territoire enclavé.

Un quatrième thème porte sur le développement de l'activité touristique dans ces huit cantons. S'ils restent difficiles d'accès, ils bénéficieront peu de l'afflux de nouveaux visiteurs que pourra générer l'aéroport de Brive-Vallée de la Dordogne dès l'été prochain.

Enfin, une cinquième problématique doit être prise en compte : la sécurité, que ce soit en matière de circulation ou en ce qui concerne l'accès aux soins. Ainsi, plus de 4 500 habitants de cette zone ont été pris en charge par le Centre hospitalier de Brive en 2008.

Ces différents constats militent en faveur du fuseau nord. C'est également l'attente des 350 entreprises et acteurs économiques regroupés au sein de l'association Accès-Cible (voir interview pages suivantes).

### Un poids démographique important mais une population vieillissante

La zone d'emploi dite « Nord de Lot » couvre 6 cantons du Lot et 2 de Corrèze. Elle représente plus de 53 000 habitants (dont 42 770 pour le département du Lot, soit 25% de sa population). Cela étant, elle compte une forte proportion d'habitants de plus de 60 ans : un peu plus du tiers de la population.

Au niveau national, un tel pourcentage ne sera atteint qu'en 2050. L'arrivée de nouveaux habitants actifs est donc un impératif pour les prochaines décennies. Souvent issues des grandes agglomérations, les familles étudient logiquement l'offre locale de services et d'infrastructures avant de s'installer.

De ce point de vue également, un accès routier rapide et sécurisé à l'autoroute A20 et à Brive paraît une nécessité.



© anjorenard - fotolia.com

## **Serge Lansky, Président d'Accès-Cible : « Un accès rapide à l'autoroute A20 est le principal levier de l'attractivité du bassin de Biars-Bretenoux. »**

**Créée l'an dernier, l'association Accès-Cible regroupe d'ores et déjà 350 entreprises et acteurs économiques, lotois et corréziens, du bassin de Biars-Bretenoux et participe au comité de suivi pour la liaison vers l'autoroute 20. Les explications de Serge Lansky, Président de l'association.**

### **Pourquoi avoir créé une association d'entreprises du bassin de Biars-Bretenoux concernant la liaison vers l'autoroute A20 ?**

Serge Lansky : C'était une condition préalable pour que les entreprises de ce bassin participent directement aux débats du comité de suivi concernant le choix du tracé. Les membres de ce comité ne peuvent en effet être que des élus des collectivités concernées, des représentants de l'Etat, des organismes comme les chambres consulaires ou des associations, et non des entreprises ou des individus. Il paraissait essentiel que le monde économique soit représenté lors de ces discussions, qui réunissent une cinquantaine de participants. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que les entrepreneurs et les salariés sont également des usagers de la route, particulièrement concernés par la création de cette liaison. Grâce à cette initiative, 350 entreprises et acteurs économiques sont impliqués dans les travaux du comité de suivi.

### **L'association Accès-Cible privilégie l'option nord, qui débouche aux portes de Brive. Cela signifie-t-il que les entreprises de cette zone sont plus tournées vers la Corrèze que vers le Lot ?**

Serge Lansky : Poser le débat en ces termes n'a pas de sens. Tout d'abord parce que ce bassin est lui-même en partie corrézien. D'une manière générale, il faut en finir avec ce procès d'intention qu'on a longtemps fait aux entreprises du nord du Lot. La seule réalité qu'il faut prendre en compte est physique et géographique : Brive est à 43 kilomètres de Bretenoux et Cahors à plus de 100, et rien ne pourra modifier cette donnée fondamentale. De plus, défendre l'option nord n'est pas lié à une préférence pour le département de la Corrèze, mais au fait que le trafic est en majorité tourné vers le nord, souvent au-delà de la Corrèze. Il s'agit simplement de bon sens. Ainsi, près de 80% du trafic de poids lourds se fait vers ou depuis le nord. Comment demander à tous ces camions de partir

d'abord vers le sud avant de remonter vers Brive. Concrètement, la priorité est de « réparer » l'erreur originelle, qui a été de ne pas programmer la réalisation de ce barreau routier dès les années 90.

### **Vous dites représenter également les intérêts des usagers : qu'est-ce que cela signifie ?**

Serge Lansky : Ce n'est pas une formule à l'emporte-pièce. Tous les actifs de cette zone sont aussi des usagers de la route, que ce soit pour se rendre sur leur lieu de travail, pour aller faire leurs courses, pour accéder aux événements culturels et sportifs ou pour bénéficier de l'ensemble des services de santé. Le désenclavement de cette zone passe donc également par un accès plus facile à ces différentes infrastructures pour les particuliers qui y vivent et y travaillent. Il ne faut pas oublier que ce bassin a la chance de connaître une situation de plein emploi. Cela signifie que les entreprises ont constamment des besoins de recrutements, dont une part importante de cadres. En l'occurrence, chaque embauche conduit à l'implantation d'une famille, qui souhaite bien sûr bénéficier d'une offre de services acceptable. Ce bassin compte environ 40 000 habitants, dont plus du tiers ont plus de 60 ans. Pouvoir attirer de nouveaux habitants est donc essentiel et la création d'un accès rapide à l'autoroute et/ou au bassin de Brive est l'un des principaux leviers de cette attractivité.

### **Le débat oppose-t-il les partisans du développement économique et les protecteurs de l'environnement, comme on l'a souvent dit ?**

Serge Lansky : L'équation est heureusement bien plus complexe que cela. Le cliché qui veut que les entreprises ne se préoccupent pas des sujets environnementaux tend à disparaître. D'une part, parce qu'elles sont plus que tout autre actrices soumises à une réglementation et des contrôles stricts. D'autre part, parce que les entreprises du bassin de Biars-Bretenoux ont bien souvent anticipé ces évolutions, que ce soit dans les secteurs industriels ou agroalimentaires.

Un autre constat est que le bilan carbone d'un axe nord serait meilleur que celui de l'option sud. Il n'est pas pertinent de faire de l'environnement la ligne de partage entre les deux options. Ce que nous avons constaté lors des discussions du comité de suivi, c'est qu'il existe effectivement des « anti fuseau nord », mais pas réellement de « pro fuseau sud ». Dans tous les cas, il faut arrêter de diaboliser la route. Un rapport du Sénat rendu public l'an dernier confirme à nouveau que c'est le seul moyen de transport pour les trajets inférieurs à 50 kilomètres.



*Le cliché qui veut que les entreprises ne se préoccupent pas des sujets environnementaux tend à disparaître.*

### **La menace de la délocalisation de grandes entreprises ou de PME de ce bassin reste régulièrement évoquée. Est-elle encore d'actualité ?**

Serge Lanskoj : Il ne s'agit pas d'un « effet de manche », mais d'un risque auquel on peut se préparer. Une entreprise peut bien sûr décider de quitter le bassin pour s'installer ailleurs, mais les vrais enjeux sont davantage liés aux transmissions et cessions d'entreprises. Du fait de l'âge de nombreux entrepreneurs, la nécessité de transmettre les entreprises concerne et concernera une part croissante du tissu économique local. Si la zone reste enclavée, les repreneurs, le plus souvent issus d'autres régions, pourront estimer que le maintien de l'activité ici n'est pas économiquement justifié. Ce n'est pas une hypothèse, c'est une réalité, qui s'est déjà vérifiée à plusieurs reprises sur ce bassin. Cette situation fragilise l'économie du bassin de Biars-Bretenoux, qui ne peut que perdre des emplois lorsque les entreprises changent d'actionnaires. ■

Site internet : [www.accessible.org](http://www.accessible.org)