

RECU le

13 AVR. 2006

392



PUY-DE-DÔME NATURE ENVIRONNEMENT

Association agréée pour la protection de
l'environnement dans le cadre départemental
par arrêté préfectoral du 2 octobre 1995
19, rue Chabrol - 63200 RIOM
Téléphone : 04 73 83 63 66
Courriel : pddne@laposte.net

Le 10 avril 2006

La présidente

04 73 95 92 89

A
Monsieur Philippe Marzolf
Président de la commission particulière du débat public
CPDP sur la politique des transports dans la vallée du Rhône...
26 boulevard Saint Roch
84000 Avignon

Monsieur ,

Puy-de-Dôme Nature Environnement est destinataire des documents sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Nous vous en remercions.

Etant soucieux de la qualité de l'environnement, nous ne nous sommes pas déplacés pour assister aux réunions. Nous disposons à ce jour de plusieurs documents qui nous permettent de prendre part au débat par écrit.

Il nous semble, pour le moment, que les questions d'environnement se bornent à le déclarer « remarquable », sans information sur l'impact des transports actuels (en 2000 !), ni souci annoncé de le préserver, sauf celui de respecter le niveau des émissions de CO2.

Par ailleurs l'engagement sollicité au code éthique et déontologique requiert de ne pas donner d'avis sur le projet. Comment débattre sans donner d'avis, d'opinion, alors même que les informations traitant des effets sur l'environnement ne figurent pas dans le projet ?

Peut-être alors, si les avis ne sont pas recevables, des informations restent acceptées ?

Première information :

Nous sommes géographiquement marginaux dans le projet, mais riverains de la A75 dont le trafic a augmenté depuis l'ouverture du viaduc de Millau. Au point qu'il est question de doubler l'autoroute au large de Clermont-Ferrand (avec aussi l'augmentation parallèle du trafic VL et PL local). Ce doublement nécessiterait la construction d'un nouveau pont sur l'Allier dont le lit majeur est fort large dans cette zone. Le BRGM est actuellement sollicité pour retracer les contours de ce lit (qui a rétréci suite à la baisse de plusieurs mètres de la nappe phréatique, carrières aidant) afin de trouver le meilleur endroit. Une « rectification », déjà introduite pour justifier la création d'une carrière en lit alluvial, vient d'être rejetée par le Conseil d'Etat le 18/3/2006, saisi par une association locale, l'AEPANA. Par ailleurs, les objectifs européens pour 2015 demandent le bon état des eaux et le retour à leur situation naturelle. Et en aucune façon d'entériner les dégâts actuels.

Deuxième information

L'allègement du trafic en vallée du Rhône que vous prévoyez est tributaire de son augmentation sur des voies « parallèles », entraînant des préjudices environnementaux prévisibles.

Cela s'est déjà produit pour le dernier tronçon de la A89 (Saint Julien Puy Lavèze-Combronde), ouvert récemment qui crée une alternative parallèle, certes plus excentrée.

Cela se produira pour le raccord de cette A89 au nord de Lyon (projet voté récemment)

Cela se produira aussi pour la construction de la A51, ces deux derniers trajets autoroutiers étant directement capables de soulager le trafic dans la vallée du Rhône.

L'information sur ces projets réalisés et réalisables bien avant 2025 est absente de la documentation dont nous disposons.

Est-là un « avis » à écarter du débat public ?

Troisième information

Dans cette projection à 20 ans, vous retenez deux variables, la consommation des ménages et le prix du baril, lequel a atteint le seuil de « sensibilité » (que veut dire ce terme ? est-ce le point d'inflexion des choix politiques ou techniques ?)

Le développement durable est fermement et uniquement accroché à la modélisation économique. Les questions d'environnement sont juste listées. Le débat du 24 février n'a pas développé le thème de la protection de l'environnement.

Quatrième information (ou premier avis ?)

Le débat du 24 février soulève, certes, une question majeure : le risque de donner une place trop importante au public et aux associations...

Tant pis, nous prenons ce risque puisque nous sommes une association d'environnement.

Aucun calcul, aucun modèle parmi ceux qui sont actuellement employés, ne tient compte de l'effet de seuil qui joue un grand rôle dans la dynamique environnementale. Une décélération de l'augmentation des flux routiers comme elle est prévue peut quand même déclencher un effet de seuil. Faire du Rhône un canal mort en développant le trafic fluvial aura des conséquences ignorées de cette étude.

Si vraiment la protection de l'environnement était l'un des buts de cette prospective, il semble nécessaire d'introduire d'autres variables que celles qui ont cours et qui mènent toutes à une dégradation généralisée de l'environnement, et pas seulement à l'augmentation du CO2. J'ai personnellement vu une étude qui prévoit la non augmentation du CO2, grâce à une rationalisation plus poussée du remplissage des camions.

Par ailleurs, l'étude fait allusion aux progrès de la technique automobile, avec (l'Arlésienne) des véhicules moins gourmands en carburant. Même avec cela, l'augmentation de la circulation continuerait de dégrader l'environnement.

Entre les lignes de ce raisonnement uniquement économique, on est amené à comprendre qu'une diminution notable des transports ne s'obtient qu'au « prix » d'une paupérisation générale, que personne n'envisage.

Nous sommes enfermés dans un dilemme construit par la seule « logique » économique, d'une certaine économie qui plus est. Et, dans ce dilemme, le seul changement envisageable est la catastrophe brutale !

Pour nous, aménagement du territoire veut dire regroupement local des productions (= diminution de la longueur des trajets) ; redéploiement de l'agriculture sur des produits saisonniers (avec diminution de la surproduction, du gaspillage et de l'empoisonnement par les phytosanitaires) ; redéveloppement des transports en commun locaux (ce qui a été dit le 24

février) ; réelle politique de recyclage (avec emplois locaux à la clef) ; augmentation du prix des carburants (qui sont très loin de leur coût économique, pour ne pas dire environnemental) ; gestion plus juste des bénéfices des autoroutes (or, on les privatise !).

Pour nous, aménagement du territoire veut dire anticipation ferme des « décideurs » et non projections molles à partir de statistiques vieilles de 5 ans et plus. On ne peut disposer de « chiffres » plus récents ?

Freiner l'augmentation des transports (routiers et autres) se fera principalement par la volonté de freiner le gaspillage aussi ailleurs, dans d'autres domaines.

Peut-être que tout cela est implicitement, mais fortement, compris dans la reconnaissance d'un « environnement remarquable » ?

Environnement d'autant plus remarquable qu'il comporte un nombre conséquent de centrales nucléaires.

A suivre !

Marie - Claude DUPRÉ

↳ Dupré