

Contribution N°4 de Pascal Leplatois

"Plus les voitures avancent, plus les glaciers reculent" (ADEME)

Le dossier du débat public présenté par la DREAL

Le dossier du débat public concernant la liaison Castres Verfeil n'est pas sincère. Il fait croire au public que la situation actuelle est l'aménagement progressif de la 2x2 voies gratuite. Dans le dossier du débat, elle n'est en fait, qu'une alternative à l'autoroute concédée.

Ainsi (voir Annexe I, l'analyse du dossier), le dossier ne permet pas de comparer, surtout sur le plan financier, les deux scénarii (autoroute concédée et aménagement progressif à 2x2 voies) projetés dans l'avenir (2025), à la situation actuelle, c'est-à-dire aujourd'hui, des usagers, des collectivités et de l'Etat.

La DREAL justifie dans le dossier la simple comparaison entre les deux scénarii projetés en 2025 par le fait que *"La Commission nationale du débat public a décidé que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public que la Commission a décidé d'organiser elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière"*.

Comparaison univoque qui ne permet pas aux usagers de comparer les propositions faites par la DREAL à la situation qu'ils connaissent aujourd'hui.

Pourtant, de mon point de vue, la Loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs), à travers ses applications que sont les instruction cadres, oblige la DREAL à le faire. Les usagers et les collectivités en 2025, devront faire leur compte comme l'Etat en 2020 le fera en faisant établir le bilan LOTI de l'opération concédée si elle devait se réaliser.

Je regrette que le dossier de la DREAL ne soit pas sincère.

Je regrette le parti pris évident du maître d'ouvrage en faveur du projet concédé présenté dans le dossier.

Je regrette le manque de rigueur du dossier.

Je regrette l'incomplétude du dossier.

Je regrette que la DREAL ait habillé le projet concédé des plus beaux appareils "marketing".

Je regrette que la DREAL ait refusé la demande d'étude complémentaire du collectif RN126 (points E.1- E.4) et de la CPDP sous prétexte qu'il s'agirait d'un autre projet.

Je regrette d'avoir trouvé dans le dossier de la DREAL, accepté en septembre 2009 par la CPDP, au chapitre 'la situation de référence', la même raison évoquée par la DREAL, plusieurs mois après la publication du dossier, dans sa réponse à la demande d'étude complémentaire de la CPDP et du collectif RN126.

Je regrette que le dossier présenté n'ait pas permis de débattre de la véritable opportunité du projet.

Je regrette que les informations contenues dans le dossier et à relier entre elles, aient été dispersées tout au long du dossier et des études spécifiques, empêchant ainsi le public de mettre en relation les éléments permettant de réfléchir.

Je regrette que la DREAL ait placé au fin fond d'une étude spécifique, le tableau sans titre des estimations des trafics, normalement clé de voûte du dossier.

Je regrette que la DREAL ait placé au fin fond de l'étude multimodale, les bilans socio-économiques des deux scénarii proposés.

Je regrette que les bilans socio-économiques des deux scénarii ne soient basés que sur les coûts de construction des aménagements routiers.

Je regrette que les avantages et les coûts de l'utilisateur, des collectivités territoriales et de l'Etat ne figurent pas dans le dossier de la DREAL.

Je regrette d'être obligé de suivre une formation assurément très intéressante de l'ADEME pour connaître la source des ratios d'émission de gaz à effet de serre utilisé pour calculer le bilan carbone des deux scénarii proposés dans ce débat (réponse de la DREAL à la question N°186).

Le débat public organisé par la CPDP

Je regrette que le débat n'est pas permis un véritable dialogue entre les services de la DREAL et les différentes associations et collectifs qui ont toujours suivie une démarche positive et constructive de propositions réalistes et honnêtes.

Je regrette que la DREAL ait fait l'huître dans ce débat !

Je regrette qu'il n'y ait pas eu d'atelier de rencontre entre les différents protagonistes (experts compris) autour de tables thématiques permettant de réellement discuter des meilleures solutions, réalistes et respectueuses de l'environnement.

Je regrette que, de part sa forme d'organisation (réunions plénières), que le débat ne se cantonne qu'à des mondanités et ne permette d'aborder que les aspects non monétarisables et donc non quantifiables du projet.

Je regrette que la durée du débat ait été si courte.

Je suggère au lecteur intéressé de consulter le site "Castres sans autoroute c'est possible" (<http://autreroute.castres.free.fr/pages/accueil.html>) afin d'avoir un regard éclairé et non sans humour sur toutes les réunions organisées par la CPDP dans le cadre de ce débat.

L'autoroute concédée est un projet qui risque de coûter fort cher aux usagers et aux collectivités.

Les usagers en 2025, s'apercevront assurément qu'ils auront financé une grande part du projet en :

- s'acquittant quotidiennement des droits de péage pour utiliser l'autoroute concédée ;
- en payant une partie de la réalisation de l'autoroute concédée à travers la contribution financière de l'Etat (environ 65 millions TTC 2009) à la subvention d'équilibre ;
- en payant une autre partie de l'autoroute concédée à travers les contributions financières des collectivités territoriales, complément nécessaire de la subvention d'équilibre ;
- en ayant déjà payé la réalisation des deux déviations de Soual et de Puylaurens ;
- et en repayant l'usage des ces deux déviations par acquittement des droits de péage.

Il ne comprendra pas pourquoi l'autoroute concédée entre Castres Toulouse est presque six fois plus chère qu'entre Albi et Toulouse.

La demande de l'autoroute concédée n'a pas été évaluée quantitativement.

Le gouvernement faisant réponse à la demande des élus locaux du bassin Castres Mazamet (et non à la demande réelle) et se faisant "bon conseiller" auprès du public, n'en sera le bon payeur qu'à travers les usagers et les contribuables.

La Demande, non quantifiée dans le dossier, est fondée sur des critères socio-économiques non monétarisables (aucun dossier d'étude d'opportunité n'a été présenté au cours de ce débat et pourtant figurant dans la circulaire du 7 janvier 2008 fixant les modalités d'élaboration, d'instruction, d'approbation et d'évaluation des opérations d'investissement sur le réseau routier national, disponible sur le site :

http://www.piles.setra.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Circulaire_07012008_RRN_cle0a4f1f.pdf

La demande des élus locaux est fondée sur le prestige, l'image d'une autoroute qui relierait le bassin Castres Mazamet au grand bassin toulousain, sans mesurer d'ailleurs le risque réel de voir se renforcer celui-ci au détriment du Bassin Castres Mazamet.

(Pour connaître quelques élus de la Mairie de Castres ayant participé au débat, je vous suggère la lecture de deux articles de Mr Guérineau, présents sur son "blog" (<http://guerineau-castres.com/2009/11/25/bal-masque-a-cuq-toulza/>, <http://guerineau-castres.com/2010/01/21/autoroute-theatre-d%E2%80%99ombre/>)

Aujourd'hui, l'autoroute concédée entre Castres (sous-préfecture du Tarn) et Toulouse ne répond pas aux besoins de tous, mais à la demande d'élus locaux, basée sur une logique établie il y a trente ans et dont il ne reste aujourd'hui que l'image de prestige d'une autoroute.

Budget et communication de la Mairie de Castres sur l'autoroute concédée

Mr Bugis, à Mazamet, a informé le public que la mairie de Castres avait alloué 25 000 euros à son service de communication pour "communiquer". Cette communication s'est exprimée, entre autres, à travers des logos présents sur les lettres de mairie adressées aux Castrais, des panneaux publicitaires sur les bus de la ville, par la présence d'un stand lors de la dernière foire de Castres mais aussi par l'intermédiaire d'une vidéo sur Internet, etc.

Extrait du verbatim de la réunion du 2 décembre 2009 à Mazamet : "(...).*Donc, qu'est-ce qu'on a fait ? On a simplement consacré le stand de la Communauté d'agglomération à la foire économique, comme on le fait chaque année à un sujet, il se trouve que cette année, c'était le sujet de l'autoroute. Et puis ensuite, nous avons financé quelques stickers que vous avez vus effectivement à l'arrière des bus, et quelques logos que vous pouvez voir sur différents documents. Cela rentre dans le budget de communication de la Communauté d'agglomération, qui n'a pas été augmenté pour les besoins de la cause cette année. Simplement, on fait ce choix-là. Cela peut représenter environ 25 000 euros, c'est-à-dire 25 centimes d'euros par habitant, si on considère que ce sont 100 000 habitants qui se trouvent sur le territoire de la Communauté d'agglomération. Voilà ce que je pouvais vous préciser. En ce qui concerne les courriers de la ville de Castres sur lesquels vous voyez un logo autoroute 2013, ce logo figure dans la matrice informatique des courriers de la ville de Castres, et donc cela sort automatiquement. Bien entendu, on n'a pas imprimé du papier exprès pour faire apparaître ce logo. Voilà ! Ce sont des actions de communication, ce sont des choix de communication qui sont assumés par les collectivités.*"

L'image de prestige de l'autoroute a été portée par les représentants les différents gouvernements qui se sont succédés et basée sur une époque (années 1980) où les autoroutes pouvaient jouer un rôle en supportant le développement économique d'une région ou en y contribuant.

Aujourd'hui cette image de prestige et de développement économique, encore portée par certains élus, est également supportée par la presse locale.

La demande de l'autoroute concédée par le gouvernement

Du fait de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, induite par une telle infrastructure (voir l'Annexe II, Quelques chiffres), la mise en place d'une nouvelle autoroute, demandée par le gouvernement par l'intermédiaire des services déconcentrés de l'Etat, est en totale contradiction avec ses objectifs de réduire les émissions de gaz à effet de serre (voir le Rapport "*Division par quatre des émissions de gaz à effet de serre de la France à l'horizon 2050- CHRISTIAN DE BOISSIEU*", disponible sur le site <http://www.developpement-durable.gouv.fr/energie/prospect/facteur4.htm>).

Quelques extraits de ce rapport :

" (...). On remarque également que la moitié des déplacements en voiture se font sur des distances de moins de 3 km, ce qui permet d'imaginer des substituts faciles, à condition d'accepter le principe d'un changement d'habitudes. Un exemple de domaine à défricher est l'attitude, qu'on rencontre assez souvent, parmi les cadres dans les entreprises et administrations, de considérer un voyage professionnel comme une récompense ou une reconnaissance. La coutume des cartes de fidélisation (« Fréquence Plus » par exemple) contribue à entretenir cet état d'esprit, alors que les progrès des technologies de l'information permettraient souvent d'éviter de tels déplacements lorsqu'ils n'ont pas un objectif spécifique (commercial, technique,...). Il faudrait s'attacher à comprendre les raisons

de ce comportement qui satisfait tant l'employé (valorisation de son ego, désir de liberté,...), que l'employeur (motivation des salariés, ouverture sur l'extérieur,...), pour le cas où son coût serait tel que cela reviendrait à le limiter ou l'interdire. (...)."

(...). Développons les pistes cyclables : 50% des déplacements en voiture concernent des trajets inférieurs à 3 km (ADEME).

(...). Modifions nos comportements individuels et collectifs : limitons les voyages professionnels et de loisir par avion. (...).

(...) Il faut une politique volontariste et forte qui interpelle la mobilité et les comportements d'achats. (...).

(...). La clé essentielle de lecture de tout investissement public est le respect de la neutralité carbone. C'est à dire que le bilan carbone de tout projet doit être nul ou encore que la consommation ou le stockage des gaz à effet de serre induit doit être égale à la production de ces mêmes gaz au cours de la réalisation et l'utilisation de toute infrastructure. (...).

(...). Les investissements publics doivent garantir la neutralité carbone. (...).

(...). Il est apparu hautement souhaitable que des bilans carbone soient systématiquement réalisés par les Pouvoirs publics avant d'engager des investissements publics avec l'objectif de leur garantir une neutralité carbone (principe déjà mis en avant dans le volet territorial des futurs contrats Etat-Région). (...).

Est-ce que les investissements publics correspondant à l'autoroute concédée Castres - Verfeil proposée par L'Etat, garantie la neutralité carbone ?

Non ! Au fin fond du dossier du débat, dans l'étude multimodale, la compensation des émissions des gaz à effet de serre est à peine évoquée et, de toute évidence, elle n'est pas chiffrée.

Les conséquences du réchauffement climatique ?

Cependant, tout à chacun devrait se rendre compte qu'aujourd'hui en 2010, dans un contexte évident de réchauffement climatique planétaire, dû aux émissions de gaz à effet de serre résultant pour l'essentiel des pays en fort développement, l'autoroute n'est pas forcément la meilleure solution pour répondre à la demande économique et au respect environnemental d'une région. Construire une autoroute, c'est participer au réchauffement climatique de notre planète en augmentant les trafics routiers et donc l'émission de gaz à effet de serre.

La mise en place d'une autoroute concédée "cul de sac" sans vocation à devenir un jour une autoroute européenne risque fort, du fait de sa faible rentabilité financière par manque de trafic, d'endetter les générations présentes et futures.

Les risques financiers d'un tel projet sont d'ailleurs soulignés dans le cahier d'acteur du Conseil Régional Midi-Pyrénées.

Les conséquences financières du réchauffement climatique en France, dans les prochaines années, ont été par ailleurs clairement énoncées dans le rapport sur le "*Changement climatique - Coûts des impacts et pistes d'adaptation, novembre 2009*" rédigé par

l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (ONERC), disponible sur le site <http://www.ecologie.gouv.fr>.

L'introduction de ce document est reproduite en Annexe III.

Tirées de ce document, voici quelques recommandations faites aux élus et aux collectivités territoriales :

- Le climat et environnement sont des biens collectifs mondiaux.
- L'accumulation des gaz à effet de serre dans l'atmosphère terrestre est liée à l'activité humaine, cette accumulation est responsable du réchauffement climatique. Ce dernier entraîne aujourd'hui et entraînera demain des conséquences sans précédent sur l'humanité.
- Le problème du réchauffement climatique est planétaire mais les solutions sont locales.
- Les responsabilités des élus et des collectivités territoriales sont d'anticiper l'avenir en intégrant les dimensions énergétiques et climatiques dans leurs décisions.
- Ils doivent envoyer un message clair à la population tant sur le plan des comportements individuels (économie d'énergie, transports collectifs) que sur le plan des infrastructures de transport.
- La mise en place aujourd'hui de nouvelles infrastructures induira demain le comportement individuel et collectif. C'est ainsi que la construction d'une nouvelle autoroute entre Castres et Toulouse entraînera forcément une augmentation des trafics routiers à moyen et à long terme et donc une augmentation des émissions de gaz à effet de serre.
- C'est pourquoi les élus et les collectivités territoriales doivent accepter aussi des mesures plus coûteuses dans les secteurs du transport et notamment dans les nouvelles infrastructures, ferroviaires par exemple.

Les spécialistes ne s'y trompent pas : "(...), en renonçant à construire 500 kilomètres d'autoroutes au titre de l'aménagement du territoire nous pourrions économiser près de 0.5 millions de tonnes de CO2 (...)." (Assemblée générale CNT (Conseil National des Transports) 13-12-2006, M. Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE, ancien secrétaire du comité des directeurs "transports du ministre de l'équipement", ingénieur général des Ponts et Chaussées honoraire.

Communiqué de presse de Mr Borloo (à Paris, le jeudi 5 novembre 2009), lors de la remise à Jean-Louis BORLOO du 3ème rapport de ONERC sur le " Changement climatique - Coûts des impacts et pistes d'adaptation, novembre 2009".

Jean-Louis BORLOO a déclaré : *"Ce 3ème rapport de l'ONERC, qui constitue un travail considérable, montre que la France ne sera pas épargnée non plus par le changement climatique. Il nous faut donc redoubler d'efforts pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce qui passe par la conclusion d'un accord international à Copenhague et par la mise en œuvre du Grenelle Environnement sur notre territoire. Mais il nous faut aussi bâtir une stratégie de long terme qui seule permettra l'adaptation de notre société au changement climatique, par une action en profondeur dans des secteurs où les décisions d'aujourd'hui engagent fortement l'avenir : transports, bâtiments, aménagement, énergie, sylviculture,*

agriculture... Tel est l'objectif du « plan national d'adaptation » dont l'élaboration débutera dans les prochaines semaines. "

Usagers, industriels et Mairie de Castres, êtes vous prêts à vous adapter ?

Industriels du bassin Castres Mazamet, êtes-vous prêts à revoir l'organisation des transports de vos marchandises dans notre région en limitant les retours à vide des poids lourds et la logique du flux tendu et en favorisant les transports les moins polluants ?

Cadres industriels, êtes-vous prêt à changer vos habitudes en limitant vos déplacements par avion ?

Castrais êtes-vous prêts à changer vos habitudes et à développer des pistes cyclables à proximité de Castres ?

...

Mairie de Castres, êtes-vous prêt à désenclaver également vos esprits ?

L'autoroute concédée, en réponse aux problèmes d'emplois du Bassin Castres Mazamet ?

L'autoroute concédée en réponse aux problèmes d'emplois du Bassin Castres Mazamet n'est pas le moyen unique mais seulement un moyen coûteux pour l'usager et les collectivités, parmi d'autres moins onéreux, ceux-là même (demandes d'études complémentaires du collectif RN 126) qui ont été refoulées par la DREAL et la Direction Générale des Routes, au cours de ce débat.

Le coût des usagers et des collectivités en 2025 de l'autoroute concédée entre Castres et Verfeil ne se limitera pas aux coûts directs. Les coûts indirects devront être également établis en mesurant les surfaces agricoles disparues irréversiblement par la rurbanisation non maîtrisée dans l'aire de l'itinéraire et en y ajoutant les manques à gagner alimentaires et économiques générés pour non exploitation de près de 7000 hectares de terres agricoles fertiles.

On devra mesurer également la disparition de petites exploitations agricoles au profit des grandes exploitations qui ne cesseront de grandir. Ils devront constater l'absence d'emplois due à la non création d'exploitations agricoles pourtant nécessaires dès aujourd'hui. La non création d'exploitations agricoles de maraîchage biologique, par exemple, qui permettrait de répondre aux nouvelles demandes de l'Etat faites récemment aux établissements scolaires, de nourrir les écoliers avec des produits issus de culture biologique.

On devra encore constater la création sans contrôle, et pour un coup très élevé pour les collectivités et les contribuables, de zones d'activités grandes consommatrices de terres agricoles et dont les véritables retombées économiques ne sont pas en rapport avec la hauteur des investissements.

On devra encore constater que la création de ces zones d'activités répond toujours à la "politique du guichet" et à la chasse aux taxes professionnelles, aujourd'hui compromises.

L'Etat devra constater que les terres agricoles disparues de manière irréversible, de par la construction de l'autoroute, ne pourront pas produire les nouvelles molécules chimiques appelées à se substituer aux énergies fossiles dans un avenir proche (voir Quelles énergies pour les transports au XXIème siècle par Pierre-René Bauquis, disponible sur le site <http://www.developpement-durable.gouv.fr>).

Même si j'avoue ici que l'idée de transformer la capacité nourricière des terres agricoles de Mère Nature en potentiel énergétique pour l'*huma-economicus* ne me plaît pas. On assiste aujourd'hui à un raz de marée d'achats de milliers d'hectares de terres agricoles dans le monde entier, par les puissances économiques les plus riches. La mise en concurrence de l'alimentation et de l'énergie provoquera assurément une réduction de l'offre alimentaire pour une demande de plus en plus accrue, de par l'évolution démographique planétaire.

La question suivante se posera alors : Qui, en 2050, pourra se nourrir et à quel prix ?

Le projet d'autoroute met à mal la biodiversité.

La biodiversité est à préserver pour les générations présentes et futures.

C'est un devoir.

L'autoroute fait peser des risques certains sur l'équilibre des écosystèmes (zones ZNIEFF de type I et II et zones Natura 2000) présents sur le tracé de l'autoroute : le bruit et la vitesse des véhicules passant à 130 kilomètres/ heure dérangera l'avifaune (voir AUTOROUTES ET COLLISIONS DES OISEAUX AVEC LE TRAFIC : LE COMPTAGE DES CADAVRES ET LE BIAIS DU CHAROIGNAGE par Guinard Eric, Romain Julliard et Christophe Barbraud - disponible sur le site suivant : <http://www.cete-sud-ouest.equipement.gouv.fr>) ; la pollution de l'air et des eaux, liée aux trafics routiers, concourra à la disparition de la biodiversité ; la création de l'autoroute contribuera à la diminution des réserves d'eau, si précieuse dans un avenir proche pour l'agriculture ; la modification spatiale de la réserve de Cambounet/Sor par la plantation d'arbres de hautes tiges sur un merlon de 4 mètres de largeur empêchant ainsi les survols rasants des oiseaux, dérangera l'avifaune ; le risque certain d'une rurbanisation anarchique à proximité des réserves naturelles contribuera également à déranger l'avifaune et les espèces endémiques (chauve souris, par exemple) .

Les richesses naturelles sont aussi des richesses économiques. La réalisation de l'autoroute contribuera à la raréfaction et au rétrécissement des espaces libres et naturels.

Les aspects sociaux et éducatifs positifs de la réserve naturelle de Cambounet/Sor, de par la présence d'une autoroute à moins de 4 mètres, se verront diminués ou annulés : promenade du dimanche et lieu de détente des Castrais ; éducation et sensibilisation des enfants (générations futures) à la préservation des richesses naturelles ; contribution de la réserve naturelle à la réserve de gibiers permettant de maintenir la diversité naturelle ; la destruction de la maison de l'enfance située aujourd'hui à proximité de la réserve et sa reconstruction un peu plus loin.

Tous ces éléments sont **incohérents avec le plan national d'adaptation** développé dans le rapport de l'ONERC, "*Changement climatique, coûts des impacts et pistes d'adaptation*" :

- renforcer les efforts de **réduction des pressions** sur la biodiversité afin d'augmenter la résilience des écosystèmes ;

- concilier la **sauvegarde d'un maximum d'espèces** (...) afin d'assurer le maintien des propriétés des écosystèmes ;
- valoriser les espaces protégés en tant que socles privilégiés d'observations (migration des espèces par exemple) notion de zones témoins permettant d'évaluer précisément l'impact du réchauffement climatique ;
- suivre l'évolution des populations* de certaines espèces migratoires en tant qu'**Indicateur** du réchauffement climatique (voir Adaptation au changement climatique : les propositions de l'ONERC, Conseil d'Orientation de l'ONERC du 2 juin 2006, et Fiche Indicateur ONERC)

* Evolution des populations de certaines espèces d'oiseaux disponibles sur le site suivant : http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/pdf/Propositions_pour_l_adaptation_02-06-06_valide_CO.pdf

- empêcher la pollution et fragmentation des milieux (effets indirects de type II) ;
- préserver et étudier les écosystèmes qui participent à l'amélioration des connaissances pour définir les adaptations nécessaires au changement climatique.

Le projet d'autoroute met à mal la santé des usagers.

Les polluants atmosphériques : Origine et conséquences sur la santé (CHUR de Lille, <http://www.chru-lille.fr/cap/ca5-02aout5.htm>)

L'OZONE (O3)

Origine : circulation automobile, réactions de combustion

On distingue 2 types d'ozone

- ozone stratosphérique : composant de cette haute couche de l'atmosphère qu'est la stratosphère, il nous protège de la nocivité des rayons ultraviolets du soleil (UV) ; il est aujourd'hui menacé (trou dans la couche d'ozone) par la pollution (dioxyde de carbone (CO₂), méthane (CH₄), oxydes d'azote (NO_x) et hydrocarbures halogénés (CFC)).
- ozone troposphérique : c'est le gaz polluant responsable en grande partie des pics de pollution estivaux. Il est le prototype du POLLUANT PHOTOCHEMIQUE, c'est-à-dire créé par réactions chimiques dépendantes des radiations UV.

Conclusion : 2 points importants pour la pollution à l'ozone :

- Les pics de pollution sont liés à l'ensoleillement (printemps, été).
- Les pics sont plus importants à la campagne et en zones périurbaines où la production de monoxyde d'azote (NO) est moindre.

Conséquences sur la santé : l'ozone est un puissant oxydant aux effets irritants très importants pour l'œil et le poumon.

On peut observer, suite à une exposition prolongée, les signes suivants : larmoiement, irritation, œil rouge, éternuement, toux, difficulté respiratoire, crise d'asthme, voire OAP (œdème aigu pulmonaire) en cas de très forte exposition.

LE DIOXYDE D'AZOTE (NO₂)

Origine : Trafic automobile en majorité

Conséquences sur la santé : le dioxyde d'azote est à classer parmi les irritants respiratoires pour des concentrations faibles (cas le plus fréquent).

En exposition chronique, il augmente la fréquence des maladies respiratoires.

Outre la formation de pluies acides et d'autres polluants de l'air, les niveaux actuels de NO₂ peuvent entraîner des effets sur la santé.

En effet d'après l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le NO₂ a des effets néfastes sur la santé : une exposition à long terme peut altérer la fonction pulmonaire et augmenter les risques de troubles respiratoires. Le dioxyde d'azote pénètre dans les voies respiratoires profondes où il fragilise la muqueuse pulmonaire face aux agressions infectieuses, notamment chez les enfants. Aux concentrations rencontrées habituellement, le dioxyde d'azote provoque une hyperréactivité bronchique chez les asthmatiques (Actu environnement.com, Dictionnaire Encyclopédique).

Les Conséquences de la pollution de l'air et du réchauffement climatique (Changement climatique - Coûts des impacts et pistes d'adaptation, novembre 2009", ONREC) sur la santé :

- Dégradation chimique (ozone et dioxyde d'azote) de l'air et augmentation du taux de pollen dans l'atmosphères : maladies respiratoires et allergies ;
- Baisse de la qualité chimique et microbiologique de l'eau (présence de micro-algues, d'agents pathogènes) ;
- Augmentation du rayonnement solaire (rayons ultraviolets du soleil (UV) : mutation des agents infectieux (bactéries et virus) ayant des conséquences sur la santé humaine comme par exemple l'adaptation et la résistance des agents pathogènes au traitements conventionnels ;
- Déplacements géographiques de certaines maladies ;
- Thermolyse chez les personnes âgées plus sensibles aux températures élevées (Canicule 2003) ;
- Baisse de la mortalité hivernale ;
- Les phénomènes météorologiques extrêmes (en France : Canicule 2003 et inondations du Gard 2002) ont entraîné des effets somatiques et psychologiques importants.

J'invite également le lecteur, s'il était encore nécessaire de le convaincre des impacts du réchauffement climatique sur la santé humaine, à consulter le document "*Changements climatiques et risques sanitaires en France*" disponible sur le site suivant : <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/074000568/0000.pdf>

Suggestions à Messieurs Borloo et Mr Bussereau, Ministre d'Etat et Secrétaire d'Etat de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat.

Je profiterais de cette contribution pour faire deux suggestions à Mr Borloo et à Mr Bussereau :

- Qu'ils veillent à ce que les services déconcentrés de l'état, en l'occurrence la DREAL Midi-Pyrénées, respectent les instructions cadres du 27 Mai 2005 et du 23 mai 2007 relatives respectivement aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 Mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005, et aux méthodes d'évaluation des investissements routiers interurbains, dans la constitution du dossier concernant la liaison Castres Toulouse ;
- Demander aux services de l'état compétents dans le cadre des objectifs de réduction de gaz à effet de serre du gouvernement et du réchauffement climatique planétaire, si ce n'est déjà fait, de rédiger au plus vite l'instruction cadre définissant les valeurs tutélaires, les indicateurs et les calculs à employer par les services déconcentrés de l'état pour l'élaboration des futurs dossiers présentant au public des projets d'infrastructures routières, et plus particulièrement les indicateurs permettant de qualifier et de quantifier les compensations environnementales permettant de respecter la neutralité carbone.

La responsabilité du gouvernement est engagée dans ce projet d'autoroute.

Une question doit être posée dès aujourd'hui, en 2010 : en réalisant une autoroute, veut-on poursuivre et encourager encore et encore la politique, appliquée dans les pays riches, du gâchis et de la surconsommation des richesses planétaires qui par ailleurs ne sont pas inépuisables et aux conséquences irréversibles ?

Nous sommes donc bien dans la situation qui nous occupe, en face d'un choix politique dont la responsabilité incombe aujourd'hui au gouvernement.

La responsabilité aussi de redistribuer l'argent public pour le bien et l'intérêt de tous, des contribuables et des collectivités territoriales.

J'invite le lecteur à consulter les documents de prospective sur les transports suivants :

- Rapport d'étude prospective pour l'élaboration de scénarios exploratoire sur les transports à horizon 2050, une étude réalisée par Futuribles sous la direction de Véronique Lamblin disponible sur le site :

http://www.environnement.gouv.fr/IMG/pdf/prosp.tr.2050_-_rapport_vljuin.05_cle0efd4b.pdf

- Infrastructures de transport, mobilité et croissance Rapport de Michel Didier et Rémy Prud'homme, disponible sur le site suivant : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr>.

Il est toujours édifiant pour le lecteur de voir comment les citoyens sont considérés dans ce type de prospective.

Remerciements et dédicace

Je voudrais remercier les membres de ma famille pour leur patience et leur compréhension pour ma non disponibilité au cours de ces quelques semaines passées à rédiger les contributions et à participer au débat public.

Je voudrais aussi remercier Patricia, Maryse, Jean-Jacques et Fred pour leur soutien et leur concours à la rédaction de mes quatre contributions.

Enfin, je dédie l'ensemble de ce travail à l'ours blanc !

ANNEXE I

L'analyse du dossier

Extrait de la décision de la CNDP N°2009/06/ACV/3 du 4 février 2009 : "(...). *Le projet d'achèvement de la mise en 2x2 voies de la liaison Castres Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise en 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public que la commission a décidé d'organiser elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière. (...).*"

L'intitulé du dossier du débat proposé en débat public par la CNDP induit une confusion dans les esprits et laisse supposé aux différents acteurs du débat qu'il n'y a pas d'autre alternative que ces deux solutions pour aménager la liaison routière Castres Toulouse, confusion pourtant révélée par les associations à de nombreuses reprises dans la cadre des réunions préparatoires à la constitution du dossier soumis à débat public.

De fait, La DREAL dans l'étude multimodale de trafics et de déplacement page 125, justifie la comparaison de **mise en concession autoroutière de la liaison Castres-Toulouse** à la **mise à 2x2 voies réalisée progressivement comme suit** : "(...). *La Commission nationale du débat public a décidé que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive doit faire l'objet d'un débat public que la Commission a décidé d'organiser elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.*

De ce fait, un scénario de mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière sera comparé à un scénario de réalisation progressive de l'infrastructure.(...)."

Dans le dossier et les études spécifiques, les services de la DREAL ne comparent pas les deux scénarii : mise en concession et mise à 2x2 progressive, à la situation de référence (voir contribution N°2), définie à partir de la vraie situation actuelle dans la modélisation des trafics réalisées à l'aide du logiciel TransCAD.

La situation de référence est définie par le maître d'ouvrage lui-même sans aménagement supplémentaire dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements page 126 : "(...) *La situation de référence ne considère pas d'aménagements supplémentaires de l'axe (la dernière réalisation en date étant la déviation de Puylaurens). (...)*"(voir contribution N°1).

De fait, la situation de référence figurant dans le tableau résumant les résultats de l'estimation des trafics des quatre sections constituant l'itinéraire Castres Verfeil ((page 154 de l'étude multimodale de trafics et de déplacement et contribution N°3)) est définie clairement par le maître d'ouvrage comme l'itinéraire existant (RN126, RD42 et RD20) sans aménagement supplémentaire.

L'opportunité d'un projet ne peut être évaluée sans la comparaison chiffrée du projet à la situation de référence et donc à la situation actuelle que les différents acteurs, usagers, collectivités territoriales et Etat, connaissent aujourd'hui.

L'alternative "aménagement progressif à 2x2 voies" correspondant au scénario 2 dans le dossier et construite à partir de la décision ministérielle de 1994 ne peut être la situation de référence servant à l'évaluation des deux scénarii.

Les deux alternatives proposées au débat ne répondent pas à **l'article L. 121-1, du code de l'environnement** : "*La participation du public peut prendre la forme d'un débat public. Celui-ci porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet.*"

L'alternative "aménagement progressif à 2x2 voies" constitue un des deux scénarii proposés au débat et ne peut donc être inclus dans la définition de la situation de référence. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (Loi LOTI) à travers son application, l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers interurbains du 23 mai 2007 (Instruction cadre du 23 mai 2007), au paragraphe "3.2.1. Détermination de la situation de référence" précise en effet que les scénarii d'aménagements doivent être exclus de la définition de la situation de référence : "(...). *Pour l'itinéraire à aménager, la situation de référence pourra comporter des aménagements limités, permettant un certain maintien de la qualité de service, et la mise en œuvre d'éventuelles mesures de gestion du trafic. En revanche, il convient d'en exclure les solutions à examiner dans l'étude des scénarios d'aménagement (Cf. 3.3.2). (...).*"

Par ailleurs, La Loi LOTI à travers son application, l'Instruction cadre du 23 mai 2007, fait mention de l'obligation pour les services déconcentrés de l'état, de réaliser la comparaison des scénarii proposés en débat public à la situation de référence 'contribution N°1 et N°2.

L'instruction cadre du 23 mai 2007 précise au paragraphe 3.3.2 que :

"Les objectifs poursuivis seront étudiés en tenant compte du plus large éventail des solutions routières possibles (comprenant le séquençement), parmi lesquelles figurera obligatoirement l'aménagement sur place (Cf. annexe 4). (...)."

ainsi que l'annexe 4 de cette même instruction cadre, au paragraphe 3 :

"(...). Par ailleurs, on comparera systématiquement les solutions en tracé neuf aux solutions en aménagement sur place. (...)."

De plus les services de la DREAL n'ont pas présenté dans le dossier soumis à débat public, l'évaluation financière (avantages et coûts des usagers, du concessionnaire et de l'Etat) des les différentes situations (contribution N°3). Cette évaluation financière en euros courants permet, en prenant en compte l'évaluation économique du projet, d'établir le bilan socio-économique actualisé en euros constants, bilan actualisé qui participe à la réflexion des décideurs, l'Etat et les collectivités territoriales, leur permettant ainsi de prendre leur décision en tout état de cause.

Ainsi, le maître d'ouvrage en ne présentant pas l'étude financière réalisée, à partir de l'estimation de trafics réalisée, ne respecte pas l'esprit de la Loi relative à la démocratie de proximité en **l'article L. 121-8**, deuxième alinéa : "(...). *Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût*

estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. (...)."

L'article de la loi 2002-276 du 27 février 2002 avant que l'article 6 ne soit abrogé le 23 octobre 2002 précisait la nature du coût estimatif :

(Article 6, abrogé par [Décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 - art. 19 \(Ab\) JORF 23 octobre 2002](#))

*"(...). Le débat public est mené sur la base d'un dossier fourni par le maître d'ouvrage, comportant notamment une description générale des objectifs et des principales caractéristiques du projet, l'appréciation des enjeux économiques et sociaux, l'identification des principaux impacts sur l'environnement et **l'estimation du coût économique et social du projet**. Le délai du débat public ne débute, sur décision du président de la commission nationale, qu'à compter de la production du dossier complet. (...). "*

L'intitulé du débat et le dossier de la DREAL s'appuyant sur ce dernier dans l'étude multimodale de trafics et de déplacements, au chapitre "La situation de référence", n'ont pas permis d'évaluer l'opportunité du projet dans le cadre de ce débat public, en comparant les deux scénarii à la véritable situation de référence aux différents horizons considérés, c'est-à-dire l'itinéraire existant en 2009 sans aménagement supplémentaire.

L'intitulé du débat et le dossier de la DREAL ne respectent pas l'esprit de la LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, **article 1** : *"(...). Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.(...)."*

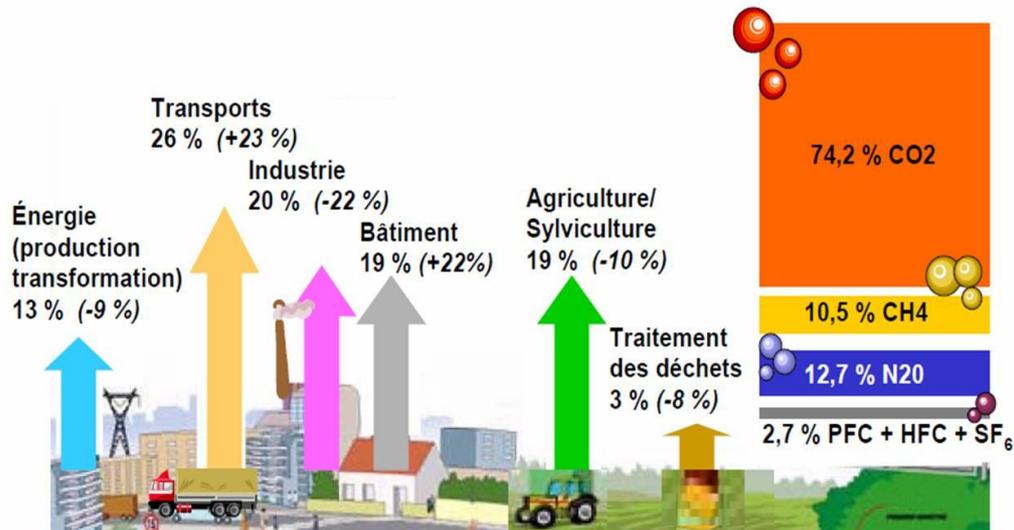
ANNEXE II

Quelques chiffres !

- Les émissions de GES dues aux activités humaines, tous secteurs confondus, sont de l'ordre de 25 milliards de tonnes équivalent CO₂ (teCO₂) par an. Les émissions totales de la France sont de l'ordre d'un demi milliard (563 Millions teCO₂, en 2004) soit de l'ordre de 9 teCO₂ par personne et par an.
- C'est dans la région du Sud-ouest que le nombre de kilomètres parcourus est le plus élevé, 13133 kilomètres en 2006. (Energies et matières premières, décembre 2007, Consommation de carburants des voitures particulières).
- Parmi les secteurs les plus émetteurs de gaz à effet de serre en France : le transport (26%) et le bâtiment (20%).

Ce sont aussi les secteurs qui se développent le plus : + 23% pour le transport et + 22% pour le bâtiment (évolution entre 1990 et 2006).

Les deux postes les plus consommateurs d'énergie sont les transports et l'habitat. 78 % des Français utilisent leur voiture chaque jour et 4 trajets sur 10 sont inférieurs à 2 Kms (ADEME).



Émissions de GES² en France (y compris DOM/COM) en 2004, par secteur (hors UTCF³) (entre parenthèses, l'évolution depuis 1990 ; source : CITEPA/Inventaire SECTEN/Format PNLCC, février 2006)

Les émissions de ces deux secteurs dépassent désormais 50% du total des émissions françaises.

Source : Rapport du groupe de travail "Division par quatre de émissions de gaz à effet de serre de la France à l'horizon 2050" (Ministère de l'économie des finances et de l'industrie, 2006).

ANNEXE III

Introduction au rapport du groupe de travail "Division par quatre de émissions de gaz à effet de serre de la France à l'horizon 2050" (Ministère de l'économie des finances et de l'industrie, 2006).

"Introduction

Diviser par 4 les émissions françaises de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2050 est un objectif ambitieux et volontariste affiché par notre pays, et qui mêle tout un ensemble de considérations -techniques, technologiques, économiques, sociétales...-, avec en toile de fond des choix et des enjeux majeurs pour les politiques publiques.

Le Facteur 4 oblige à penser et à agir à long terme, dans un monde où tant de forces ont tendance à nous ramener vers le court terme. Le succès légitime et durable du concept de développement durable y pousse déjà, avec l'accent mis sur les questions d'environnement, de pollution et de climat, le thème central et mobilisateur de la solidarité entre générations, l'exigence de la bonne gouvernance (publique et privée), etc. Imaginer l'horizon 2050 requiert des efforts supplémentaires, et de se tourner d'abord vers les scientifiques pour leur demander à cette échéance lointaine –mais qui se prépare aujourd'hui– ce qui est avéré, ce qui l'est moins et ce qui ne l'est pas du tout. La démarche suppose de s'interroger dans un premier temps sur les relations entre les émissions de GES et le changement climatique. Mais elle touche à de nombreux autres aspects.

Puisque « à long terme nous sommes tous morts » (Keynes), un rapport comme le nôtre ayant comme cible 2050, donc bien au-delà de l'horizon du Protocole de Kyoto, doit se préoccuper de la question du cheminement vers l'objectif final et des rendez-vous intermédiaires. Pour ces rendez-vous, il faudra développer la méthodologie et les indicateurs de performance appropriés, assurer la lisibilité et la cohérence des actions.

Qu'attendre des scénarios à long terme ? Qu'ils encadrent un peu le raisonnement sans étouffer l'imagination, la créativité et le volontarisme. On se doute bien que les émissions de GES vont dépendre de tout un ensemble de variables, parmi lesquelles figurent la croissance économique, et la démographie. Pour ces paramètres essentiels, au fur et à mesure que l'horizon de l'analyse s'éloigne, les prévisions se transforment en hypothèses plus ou moins fiables, plus ou moins normatives. On sait aussi que l'énergie représente autour de 70% des émissions de GES et de la solution de la division par 4. Il n'est pas étonnant que les divers scénarios branchés sur le Facteur 4 soient avant tout, mais heureusement pas seulement, des scénarios énergétiques.

En creux, par leur difficulté à les intégrer convenablement, les scénarios font aussi ressortir l'importance de deux grandes catégories de points de bifurcation : les changements technologiques et l'évolution des comportements. La vision schumpétérienne des changements technologiques paraît s'imposer ici comme ailleurs : le progrès technique n'est pas un processus linéaire, les innovations de processus interviennent par grappes, avec des sauts qualitatifs à la clef, et il est fort difficile d'anticiper les inventions de demain et de modéliser la genèse des nouvelles technologies à l'horizon 2050 pour les transports (automobiles, aérien...), pour l'habitat, pour l'industrie ou la filière forestière, agricole et agro-alimentaire (avec les espérances ouvertes par la biomasse et les biocarburants), etc. Nous sommes entrés dans un monde de ressources rares, comme en témoignent les tensions dans le secteur de l'énergie, les défis sur l'accès à l'eau, à l'air non pollué. L'espace des biens « libres » s'est considérablement rétréci, autre façon de dire que celui des biens «

économiques » caractérisés par la rareté s'est élargi. Parmi les raretés ressenties aujourd'hui, il faudrait essayer de pressentir celles qui sont transitoires et celles qui, au contraire, vont être durables. Pour partie –et pour partie seulement certaines raretés d'aujourd'hui reflètent notre incapacité collective à anticiper les bifurcations technologiques de demain. Quant aux comportements, individuels ou collectifs, ils vont jouer le rôle décisif pour la réalisation ou non de la division par 4. Ce qui renvoie à l'étude de la dynamique de ces comportements, à l'importance de la formation et de l'information, au rôle exact des politiques publiques pour les infléchir dans telle ou telle direction. En mêlant technologies et comportements, on retrouve les défis bien connus et essentiels relatifs aux économies d'énergie et à l'amélioration, déjà enregistrée depuis les chocs pétroliers des années 1970 mais pas achevée, de l'efficacité énergétique.

Un autre défi important de la problématique du Facteur 4 consiste justement à articuler deux approches complémentaires : une analyse verticale où sont déclinés l'un après l'autre les principaux secteurs concernés –l'industrie, les transports, le bâtiment, l'agriculture...- et une démarche transversale, touchant tous les secteurs, débouchant en particulier sur des questions de régulation publique. A ce propos, l'étude des voies et moyens au service de l'objectif de la division par 4 pose frontalement le choix, qui relève clairement de l'économie politique et de la politique au sens le plus large, de l'équilibre souhaitable entre le recours aux mécanismes de marché (exemple, entre autres, des marchés du CO₂, de la fiscalité environnementale, ...) pour infléchir les comportements, l'adoption de réglementations pour encadrer les comportements.

Le climat et l'environnement font partie des biens collectifs mondiaux. Cela était déjà le cas avant la mondialisation, et l'est encore plus avec elle. Un pays comme la France peut sur ces sujets montrer l'exemple, espérer entraîner certains de ses voisins européens. Mais la réponse aux défis posés doit être mondiale. Commençons au moins par nous coordonner un peu plus à l'intérieur de l'Europe. Plus d'un an après le double non français et néerlandais, une manière concrète de relancer l'Europe et de mobiliser les citoyens et les opinions publiques serait de se fixer en commun quelques objectifs relatifs à l'énergie et à l'environnement. Les politiques relatives à ces thèmes vont rester pour partie nationales, en application de la subsidiarité. Il serait absurde de fixer des préalables en termes de convergence : les États membres ne sont pas prêts, par exemple, de donner le même poids au nucléaire et donc de converger vers le même « mix » énergétique. Par contre, nous pourrions espérer plus de cohérence et de compatibilité ex ante entre les politiques nationales dans l'UE. Échanger de l'information est le premier stade de la coordination. Sous cet angle, nous remercions nos amis britanniques, tout spécialement Nick Stern et son équipe auprès du Chancelier de l'Échiquier, pour nous avoir exposé leur problématique de la division par 4, très proche de la démarche française. Des initiatives communes doivent ainsi être recherchées, certains pays plus en retrait aujourd'hui pouvant progressivement évoluer. Une coopération renforcée¹ –on peut toujours rêver !- pourrait même être suscitée sur ces sujets qui engagent l'avenir de la planète et de nos descendants.

Le Président du Groupe de travail « Division par quatre des émissions de gaz à effet de serre de la France à l'horizon 2050 », dit Groupe « Facteur 4 » Christian de Boissieu "