

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône

Janvier 2011 - N°17

Europe Écologie Les Verts Allier



59, rue St Jean Baptiste
03200 VICHY

Tél : 04 70 98 43 71
Courriel : amjchambeau@neuf.fr

Un projet dépassé qui tourne le dos à l'avenir !

Alors que tous les indicateurs de l'état de notre planète sont dans le rouge : raréfaction des énergies fossiles (dont le pétrole), réchauffement climatique, atteintes importantes à la biodiversité, les travaux du Grenelle de l'Environnement auraient-ils servi à rien si aucune alternative à ce projet n'est présentée ?

Précisément, lors du Grenelle de l'Environnement, le Président de la République, dans son discours du 25 octobre 2007 s'était exprimé par ces mots :

*« Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé ; nous allons renverser la charge de la preuve ; ce ne sera pas aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. **Ce sera aux projets non-écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement.** Les décisions non-écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours. **C'est une révolution dans la méthode de gouvernance et nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports** ».*

Jusqu'à preuve du contraire, ce projet non-écologique, d'autoroute privée, n'apporte pas la preuve qu'il n'est pas possible de faire autrement. Il faudrait déjà commencer par ouvrir le débat en matière de transport au lieu d'enfermer la population dans la seule voie que souhaitent aménageurs et services de l'Etat : transformer la RCEA en autoroute à péage.

Un projet qui fait fausse route pour de nombreuses raisons :

- Le drame des accidents, sur cet axe surchargé en poids-lourds, ne doit pas nous faire perdre de vue l'impact sur la santé des particules émises par les moteurs diesel (les morts par cancer du poumon ne sont pas comptabilisés dans les accidents de la route), les conséquences sur l'environnement des résidus d'hydrocarbures et de métaux lourds, l'augmentation des nuisances sonores pour les riverains avec le passage de la vitesse autorisée à 130 km/h,
- Ce projet devrait faire l'objet d'une évaluation rigoureuse à l'aune de critères écologiques : comment par exemple contribuer à l'objectif européen de réduction de 20% de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2020 en le ramenant au niveau de 1990 ou encore répondre à celui de 20% d'économies d'énergies ; les transports (poids-lourds, voitures), représentent 68% de la consommation de produits pétroliers et 28% des émissions de GES, (ces dernières, concernant la branche transport ont augmenté de plus de 20% depuis 1990). Augmenter la vitesse à 130 km/h constituerait un très mauvais signe, encourageant encore plus le gaspillage énergétique ; certains transporteurs l'ont d'ailleurs bien compris en limitant la vitesse de leurs camions à 80 km/h !
- **Il est temps d'imaginer le monde après Hubbert** : avec le franchissement imminent du pic de Hubbert pétrolier, c'est le début de la décroissance de la production mondiale de pétrole bon marché, tandis que la demande deviendra supérieure à la production. Le choc sera terrible pour deux secteurs dépendant de cette énergie : l'agriculture et les transports. L'économie matérielle mondialisée est basée sur l'hypothèse du transport bon marché à longue distance, tant pour les biens (croissance du trafic de poids lourds, fruits exotiques sur nos marchés toute l'année, fringues fabriquées dans les pays du sud dans des conditions dignes de l'esclavage....), que pour les personnes (compagnie low cost, charters). Allons-nous accepter encore longtemps l'arrivée massive dans nos magasins de produits du commerce mondial réclamant jusqu'à 20 fois plus d'équivalent pétrole que leurs homologues locaux ? La fin du pétrole bon marché devrait être dans la tête de tous les décideurs afin d'anticiper toute une série de problèmes nouveaux et considérables et cela passe par autre chose que de construire de nouvelles autoroutes ; méditons un instant ce proverbe saoudien contemporain : « Mon père chevauchait un chameau. Je conduis une voiture. Mon fils vole en jet. Son fils chevauchera un chameau ».
- La gestion à « flux tendu » dans les entreprises a généré un trafic permanent de poids-lourds ; les stocks de marchandises sont maintenant sur les routes et les coûts sont externalisés, (prise en charge par la collectivité de la construction des routes, de leur entretien, accidents....). Les enjeux énergétiques, climatiques, sociaux ne permettront plus, demain, de mettre toujours plus de camions sur les routes et par conséquent il faudra reconsidérer ce mode de gestion.

Réduire l'impact de notre empreinte écologique !

- Si au 21 août nous avons dépensé l'intégralité de nos revenus annuels, nous serions sans doute inquiets. Eh bien l'avis de découvert pour la planète a été établi cette année (par l'ONG Global Footprint Network) au 21 août, date à laquelle notre empreinte écologique dépasse la capacité de la planète à se régénérer (cette date recule d'année en année, le 25 septembre en 2009).

Un budget planétaire en déséquilibre :

le changement climatique est peut-être le signe le plus évident de notre dépassement écologique ; notre empreinte carbone représente la plus grande partie de l'empreinte écologique de l'humanité et est de loin celle qui augmente le plus rapidement. Depuis 1970 elle a plus que doublé et augmente trois fois plus vite que les autres portions de l'empreinte écologique. L'empreinte écologique dans l'union européenne s'élève (en moyenne) à 4,7ha par personne alors que la bio capacité disponible est de 2,2ha ; elle a augmenté d'environ 16% lors de la dernière décennie.

- Les « épisodes neigeux » deviennent de moins en moins épisodiques et devraient-nous inciter à développer les alternatives au tout-routier si nous ne voulons pas continuer de voir ce gâchis économique des poids-lourds coincés par la neige et le verglas.

L'escroquerie écologique des agrocarburants :

tout en poursuivant l'accroissement des infrastructures de transport, le gouvernement demande aux constructeurs de véhicules et aux pétroliers de réduire les émissions de CO2 des véhicules ; c'est ainsi que sont apparus les agrocarburants (qui entrent maintenant dans la composition des carburants des véhicules diesel et essence) mais dont le bilan carbone, une fois pris en compte le changement d'affectation des sols, s'avère négatif (rapport de l'ADEME).

- L'option présentée d'autoroute privatisée ne dispense pas l'Etat d'une mise à contribution avec le versement au concessionnaire d'une subvention d'équilibre évaluée à 150 millions d'€, auxquels il faut ajouter 200 millions d'€ pour l'aménagement de la branche nord entre Ciry-le-Noble et Chalon/Saône, sous maîtrise d'ouvrage d'État. Cette privatisation priverait la collectivité de la perception de la taxe poids-lourds (dont la mise en œuvre a été repoussée, grâce à la véhémence du lobby routier, au second semestre 2012) ; évaluée à 12 cts d'€/km, avec le trafic actuel de 4000 PL/jour sur 240 km, cela représente 35 millions d'€ par an.

Remettre la politique des transports sur de bons rails avec la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique).

Europe Écologie Les Verts revendique un rééquilibrage des modes de transports; pour les marchandises, la part du ferroviaire et du fluvial, au lieu d'augmenter, a diminué pour ne représenter que 12% en 2009, alors qu'elle était de 14% en 2006, (le fret ferroviaire émet pourtant quatre fois moins de CO2 par tonne transportée que le transport routier (pour un poids lourd: 79g de CO2/T/km en moyenne).

La première alternative est de développer un axe fret Lyon/Nantes ; c'est d'ailleurs cet axe qui a été mis en avant pour justifier l'implantation d'une plate-forme logistique à Montbeugny desservie par la voie unique Moulins-Paray-le-Monial-Lyon (dont certains se souviennent de cette section à deux voies juste après guerre !).

En considérant ce deuxième axe ferroviaire, (qui suit approximativement le parcours de la RCEA) certes secondaire par rapport à la liaison principale Lyon/Nantes, en remettant en service la section Moulins-Montluçon, et chez nos voisins de la Creuse **nous disposerions non pas d'une mais de deux Voies Ferrées Centre Europe Atlantique, alors pourquoi persévérer dans le tout-routier ?**

En conséquence et en résumé

Europe Écologie Les Verts s'oppose fermement à la privatisation de cet axe routier, se prononce pour :

- **la poursuite de son aménagement sécuritaire, sous crédits publics,** (zones de dépassement à deux voies où cela s'avère nécessaire, aires de repos et de service, barrières centrales anti-franchissement),
- **un choix politique fort de développement du fret ferroviaire,** avec pour principal avantage de vider la RCEA de ces « trains » de camions ininterrompus, permettant ainsi aux usagers de la route de retrouver une certaine sécurité routière,
- **la reconquête du trafic passager sur les axes transversaux par la SNCF.**