

Cahier d'acteurs

Entre Montmarault et Mâcon/Chalon-sur-Saône **Novembre 2010 - N°2**



Agir pour l'Environnement

Née en 1997, Agir pour l'Environnement cible les responsables politiques. L'association édite des campagnes composées de documents pédagogiques et de cartes pétitions qu'un réseau de 13.000 signataires envoient à des cibles prédéfinies afin d'accroître la pression citoyenne.

OGM, nucléaire, autoroutes, pesticides, déchets, téléphonie mobile, nanotechnologie... sont quelques-uns des sujets que l'association aborde régulièrement. Chaque campagne est l'occasion d'allier rendez-vous institutionnel avec les responsables ciblés et happening revendicatif. L'association est membre du Réseau Action Climat et du Réseau Stop-Autoroutes.

Association Agir pour l'Environnement
2, Rue du Nord
75018 PARIS

Président : Dominique BERNARD
Délégué général : Stéphen KERCKHOVE

Téléphone. 01.40.31.02.37 - Courriel : contact@agirpourenvironnement.org
Site internet : www.agirpourenvironnement.org
FaceBook : <http://www.facebook.com/association.agirpourenvironnement>
Twitter : <http://twitter.com/APEnvironnement>

Mille nouveaux kilomètres d'autoroutes prévus !

Le débat public s'inscrit dans un contexte national qui fait la part belle à une relance massive du programme autoroutier. Malgré les propos du ministre de l'Ecologie qui annonçait en 2007, en ouverture du Grenelle de l'environnement, un changement de paradigme en matière de transport, la réalité est toute autre.

Depuis le Grenelle de l'environnement qui actait le principe d'un moratoire sur toute nouvelle construction autoroutière *sauf problème de sécurité, de congestion ou intérêt local*, 29 projets autoroutiers ont été inscrits au Schéma national des infrastructures de transport. Plus de 1000 nouveaux kilomètres d'autoroutes sont appelés à être construits dans les 20 ans qui viennent, représentant une extension du réseau autoroutier existant de plus de 10%. Du jamais vu depuis les années 1960 !

Le ministère de l'Ecologie peut ainsi, au nom du Grenelle, proposer une mise en concession de la RCEA au nom de l'insécurité routière. **L'issue du débat ne fait guère de doute puisque deux autres débats publics du même type (RN154 et RN126) ont déjà eu lieu en 2009 et 2010 et se sont soldés par une mise en concession des projets autoroutiers.**

Un débat biaisé ?

L'insécurité routière est un problème trop sérieux pour le réduire à la seule question d'une éventuelle mise en concession autoroutière. L'accoutumance à une vitesse excessive, l'alcool au volant, la somnolence due à des conditions de travail de routiers surexploités, l'omniprésence des camions circulant sur des distances ahurissantes ou encore des aménagements routiers inappropriés et vecteurs d'insécurité routière sont quelques-unes des raisons expliquant les trop nombreux accidents qui ont eu lieu sur cette route.

Or, la question soumise à débat public apparaît extrêmement restrictive. **L'alternative consistant à devoir choisir entre une route payante sécurisée et une route gratuite mais dangereuse est inacceptable.** La sécurité routière ne peut être liée à la capacité financière des automobilistes. D'autant que la privatisation d'une route nationale ne réglerait que partiellement le problème de sécurité routière car elle ne répond aucunement à l'accroissement du nombre de camions circulant sur nos routes.

Une solution qui « règle » un problème mais en pose d'autres...

Mettre en concession la RCEA signifie une augmentation des vitesses limites passant de 90 km/h ou 110 km/h actuellement à 130 km/h, créant de fait une accoutumance à une vitesse excessive. Aux sorties de cette autoroute, le réseau routier est inadapté à une vitesse trop rapide. Or, une fois prise l'habitude de rouler vite, il est extrêmement difficile de diminuer sa vitesse. Il est à craindre qu'en périphérie de cette autoroute, l'accidentologie soit croissante. **L'autoroute ne règle donc pas le problème de l'insécurité routière mais le déplace.**

De plus, la dangerosité d'une route est également fonction du nombre de camions y circulant. Sur ce sujet, le débat public reste muet, laissant ainsi supposer que la mise en concession de la RCEA ne serait pas une solution mais LA solution ; exclusive de toutes les autres !



Un étalement de la pollution et de l'insécurité routière

La privatisation de la RCEA va amener certains usagers de la route à opter pour un parcours plus long mais gratuit. Un grand nombre d'allers et retours se feront ainsi par des voies inadaptées comme la D17 entre Mâcon et Charolles. Il est à craindre que pour regagner le temps perdu, nombre d'usagers soient amenés à ne plus respecter les limitations de vitesse. **Ce report de trafic vers des routes gratuites produira non seulement une insécurité routière sur des voies connexes mais engendrera également un étalement des pollutions liées au trafic routier.**

Lorsque l'on évoque les conséquences d'une mise à deux fois deux voies sur l'environnement et la santé des riverains, n'y aurait-il pas quelques légitimités à débattre aussi et surtout des effets sanitaires des polluants de proximité et particules fines rejetés par le trafic routier ? Les riverains de cette future autoroute

ont le droit de connaître les conséquences sur la qualité de leur vie au quotidien. Quels sont les effets sanitaires d'un niveau de bruit avoisinant en moyenne les 50 à 70 décibels, jour et nuit avec parfois des pics de bruit dépassant les 100 dB ? Sur certaines portions de cette route vallonnée, la consommation de carburant des camions dépasse les 75 litres aux 100 km. Habiter à quelques mètres d'une telle route a-t-il des effets sur la qualité de l'air ? Si « oui », lesquels ? Il est regrettable que ce thème de débat soit peu abordé.

La privatisation de la RCEA aura pour effet d'étaler la pollution en reportant une part du trafic sur les routes adjacentes, dégradant ainsi la qualité de vie de milliers de personnes sur de vastes territoires exempts de nuisances, connus et reconnus pour leur beauté et leur tranquillité.

Dérèglement climatique : chauffe qui peut !

Comment concilier lutte contre le dérèglement climatique et relance massive de nouvelles voies autoroutières ? **La multiplication d'infrastructures climaticides est contradictoire avec les grands engagements internationaux de la France en matière de dérèglement climatique.** Le secteur « transport » est responsable de 23% des émissions hexagonales de CO₂, en hausse de 26% depuis 1990. Or, en passant de 110 km/h à 130 km/h, l'automobiliste accroît sa consommation de carburant et donc ses rejets de CO₂ de 14% soit un litre de plus aux cent kilomètres !

Etonnamment, le ministère de l'Écologie évalue le bilan des émissions de CO₂ sur la durée de vie de l'infrastructure à seulement 0,5 million de tonnes de CO₂ émises. Comme sur l'ensemble des projets autoroutiers, cette évaluation est faite au doigt mouillé. **La Commission Nationale du Débat Public doit mener dans le cadre du débat public, une étude complémentaire afin de connaître précisément le véritable bilan carbone d'une mise en concession de la RCEA.**

La taxe Poids Lourds ne financera pas la gratuité de la RCEA

Les recettes de la Taxe Poids Lourds doivent être versées à un fond finançant le développement des infrastructures de fret ferroviaire. Il est à cet égard étonnant de constater que certains parlementaires puissent proposer que les sommes collectées au titre de la Taxe Poids Lourds financent la gratuité de la RCEA pour les usagers locaux. D'une part, car la loi est très précise et indique que les sommes de la Taxe Poids Lourds ne peuvent être utilisées à autre chose que le financement d'infrastructures économes en CO₂. D'autre part car seuls les camions circulant sur les nationales payeront cette fameuse Taxe Poids Lourds. Du coup, en privatisant la RCEA, les camions ne paieraient plus la Taxe Poids Lourds et l'État se priverait d'une recette avoisinant les 30 millions d'euros par an, rien que pour le trafic camion de la RCEA.

Le bitume contre l'agriculture et la biodiversité

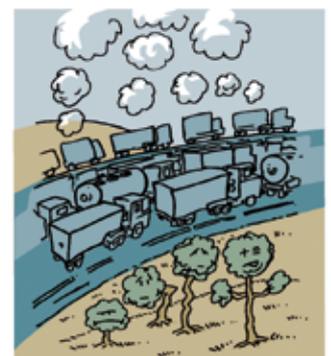
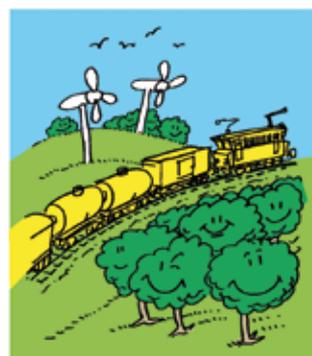
Selon une étude récente publiée par le ministère de l'Agriculture, entre 2006 et 2009, les espaces artificialisés ont progressé de 1,9 % par an, pour représenter 9 % du territoire en 2009. « L'avancée des sols artificialisés semble s'accélérer sur les dernières années », souligne l'étude, alors que « les autres espaces, agricoles et naturels, perdent 236 hectares par jour ».

La pression des infrastructures de transport sur les terres agricoles n'a jamais été aussi forte que ces dernières années. Or, le choix de construire de nouvelles autoroutes aura un impact irréversible sur la quantité de terres disponibles. Faudra-t-il, pour contenter le lobby routier et autoroutier, accepter de voir nos terres agricoles recouvertes progressivement par du bitume et de l'asphalte ?

Par ailleurs, il existe une différence de nature du point de vue des milieux naturels entre une nationale et une autoroute concédée car les vitesses de circulation imposent un tracé qui fait tout ou partie abstraction de l'environnement et des paysages. La trame verte et

bleue qui doit désormais être prise en compte par tous les aménageurs va, à coup sûr passer par pertes... et profits. Or, cet outil de planification est essentiel à la préservation de la biodiversité car cette trame verte et bleue impose de maintenir une certaine homogénéité entre les milieux écologiques. Une autoroute fragmente les milieux écologiques et crée une frontière parfois infranchissable pour nombre d'espèces naturelles.

JEU DES MILLE ERREURS



Tous les échangeurs préservés ?

Une autoroute est un axe de transit et non une route desservant finement les territoires. Malgré les écrits du maître d'ouvrage de maintenir tous les échangeurs, Agir pour l'Environnement doute de la réalité de cet engagement. La suppression d'entrées et sorties se traduirait par un accroissement des distances parcourues afin de pouvoir rejoindre cette fameuse autoroute. Les quelques minutes gagnées une fois que l'automobiliste aura réussi à rejoindre cette autoroute seront perdues avant ou après, faute d'entrées et sorties en nombre

suffisant. Si par extraordinaire le maître d'ouvrage maintenait finalement la totalité des échangeurs, ceci se traduirait par un bitumage conséquence d'espaces agricoles. En effet, un échangeur ne s'intègre pas aussi facilement dans les territoires qu'une simple sortie de Nationale. Les hectares de terres agricoles vont à nouveau servir de variable d'ajustement au lobby du BTP afin qu'il puisse imposer une infrastructure autoroutière contestable et contestée.

Une route payée trois fois ?

Du point de vue économique, la rentabilité de l'investissement est tout à fait aléatoire, notamment sur le long terme. Avec le renchérissement du prix des matières pétrolières, le trafic « camions » représentant 25% des flux sur la RCEA va s'éroder. A titre d'exemple, en 2009, au plus fort de la crise, le trafic routier a fortement chuté. Il n'est pas inutile de rappeler que l'opérateur privé qui bénéficiera de la concession autoroutière introduira sans doute des clauses lui permettant d'assurer ses arrières, en cas de baisse durable du trafic routier, et ce afin de faire payer aux contribuables ce qu'il n'obtient plus de l'automobiliste.

Aux contribuables le soin de payer la construction de la route nationale, à la société d'autoroute le soin de récupérer la mise moyennant un investissement relativement faible, et enfin à nouveau aux contribuables le soin de payer les éventuels déficits engendrés par une baisse du trafic routier... **La RCEA est donc le pur produit d'un système libéral qui privatise les bénéfices et nationalise les pertes.**



Quel avenir pour les transports ?

Au regard des enjeux écologiques, la cécité de nos responsables politiques ne laisse pas d'étonner. Alors que la raréfaction du pétrole va engendrer une augmentation significative du prix de l'essence dans les années qui viennent, nos élus continuent à accumuler des infrastructures qui ne préparent pas l'avenir. Il est urgent de changer de logiciel en développant une nouvelle offre de mobilité, plus écologique. Pour le

transport de marchandises, il est indispensable de développer rapidement de nouvelles lignes de fret ferroviaire et de relocaliser l'économie en valorisant les circuits courts. Concernant le transport individuel, il est grand temps d'investir massivement dans les transports collectifs, plus fréquents, plus confortables et mieux cadencés.

Non à la privatisation de la RCEA

Bien qu'il n'existe pas de règles écrites, un grand nombre de projets antisociaux ont un impact sur l'environnement. En tentant de privatiser une route Nationale essentielle à la mobilité de milliers de personnes créant de fait un risque de fracture sociale reposant sur une mobilité à géométrie variable, le ministère de l'Ecologie prend le risque d'engendrer également des conséquences sanitaires, environnementales, climatiques, économiques, agricoles et énergétiques.

Pour l'ensemble de ces raisons, **l'association Agir pour l'Environnement s'oppose à la privatisation de la RCEA en vue de créer un nouvel axe autoroutier.**