

Groupe Europe Ecologie Les Verts

- Agnès Mollon, Présidente du Groupe
- Christian Bouchardy, Nicole Rouaire et Lionel Roucan, vice-présidents du Conseil régional
- Gustave Alirol, Fatima Bezli et Pierre Pommarel, conseillers régionaux

Clermont-Ferrand le 1^{er} février
2011

Madame Claude BREVAN
Présidente de la Commission Particulière
du Débat Public – R.C.E.A.
45 place d'Allier
03000 MOULINS

Madame la Présidente,

Les élus du Groupe Europe Ecologie Les Verts que je préside au Conseil régional d'Auvergne s'inquiètent du projet d'aménagement à 2 fois 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique tel qu'il est présenté.

Pour nous, il s'agit d'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 n'auront servi à rien si aucune alternative à ce projet n'est proposée.

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* ».

Ce projet non-écologique d'autoroute privée n'apporte pas la preuve qu'il n'est pas possible de faire autrement.

Pour nous, il est indispensable de réduire l'impact de notre empreinte écologique

Notre empreinte écologique dépasse la capacité de la planète à se régénérer (cette date recule d'année en année).

Les changements climatiques sont 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.

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'énergie. 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 !

Notre Groupe estime que ce projet fait fausse route pour de nombreuses raisons :

IMPACT ENVIRONNEMENTAL LOCAL

Le drame des accidents, sur cet axe surchargé en poids lourds, ne doit pas nous faire perdre de vue ses **conséquences environnementales et sanitaires** très lourdes :

- L'impact sur la santé des particules émises par les moteurs diesel (les morts par cancer du poumon ne sont pas comptabilisés dans les conséquences sanitaires, à côtés des accidents de la route).
- Sont également passées sous silence 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.
- L'aménagement autoroutier intégral **va consommer encore de l'espace agricole et naturel** (au minimum 10 à 12 hectares par kilomètre soit environ 2000 ha pour ce projet) . L'impact sur les milieux est considérable et principalement pour la faune. Une autoroute constitue une barrière très difficile à franchir pour elle, ce qui conduit à un morcellement des habitats naturels, l'une des causes majeures de régression de la biodiversité.

IMPACT ECONOMIQUE ET ECOLOGIQUE GLOBAL

• Il est temps d'imaginer le monde de l'après pétrole : 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. 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.

- La gestion à «flux tendus» dans les entreprises a généré un trafic permanent de poids lourds; les stocks de marchandises sont maintenant sur les routes, et presque plus dans des hangars, 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.

IMPACT FINANCIER

- L'option présentée d'autoroute privatisée ne dispensera 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.

Les 1,2 milliard d'€ que coûtera, au bas mot, l'aménagement autoroutier de la RCEA seraient plus utiles s'ils étaient investis dans la mise en œuvre des alternatives en matière de transports, dans les économies d'énergie, dans l'éducation ou la santé et ils **généreraient infiniment plus d'emplois.**

Notre Groupe propose des alternatives à la concession autoroutière de la RCEA:

- **une politique de transfert modal volontariste passant par la vérité des coûts**

Pour le transport des 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). Cette évolution désastreuse n'est pas une fatalité.

La route ne paie pas ses coûts indirects et le fret routier encore moins. Coût de la pollution atmosphérique, climatique et sanitaire, coût des accidents routiers, coût de la consommation d'espaces naturels et agricoles, coût des nuisances sonores, tous ces coûts sont soit ignorés et laissés aux générations futures, soit payés par le budget de l'Etat et celui de la sécurité sociale.

Une taxation juste et proportionnelle des modes de transports en fonction de leurs coûts globaux est donc indispensable, afin que la concurrence des modes s'exerce de façon équitable. Par ailleurs, cette vérité des coûts permettrait de mettre fin à la multiplication des transports inutiles, rendus possibles par la sous tarification routière.

- **une politique d'investissement recentrée sur les infrastructures ferroviaires**

La France est très largement dotée en infrastructures routières performantes et elle a le plus fort taux d'équipement autoroutier rapporté à la densité de sa population. En

revanche le réseau ferroviaire a été négligé depuis des décennies et RFF supporte toujours une dette colossale (28 milliards d'euros en 2010) génératrice de frais financiers très lourds (6 milliards d'€ par an). Les péages prélevés par RFF sur les opérateurs ferroviaires sont de ce fait de plus en plus élevés et donc dissuasifs pour le développement du trafic ferroviaire.

Un rééquilibrage modal en faveur du rail nécessite le **développement d'un axe fret transversal performant**, véritable alternative au tout routier.

– **Celui-ci est représenté, d'une part, par la ligne Lyon – Nantes via St Germain des Fossés**, itinéraire à double voie qui sera prochainement électrifié sur sa plus grande partie. En 2012, il ne manquera plus que 100 km entre St Germain des Fossés et St Germain au Mont d'Or.

– D'autre part, **la voie ferrée Dijon – Paray-le-Monial – Moulins** rejoint à Moulins l'itinéraire précédent et constitue un axe est/ouest évitant la région parisienne. Elle est parallèle à la RCEA et elle bénéficie d'un tracé favorable avec des rampes limitées. Cet itinéraire pourrait être remis à double voie pour accueillir un trafic fret accru.

Il est à noter que la plate-forme logistique prévue à Montbeugny sera raccordée à cet axe dont le développement est reconnu comme indispensable par un grand nombre d'acteurs économiques.

• **L'alternative est également routière**

– **en déviant le trafic fret routier transversal sur l'autoroute A 89 sous-utilisée.**

Le Groupe Ecologiste avait défendu, dès les années 90, l'aménagement de la RCEA en alternative à l'A89. Aujourd'hui, comme nous l'avons prévu, l'A89 est sous utilisée et surtout, elle est quasiment vide de camions.

Il serait possible d'obliger les camions en transit, ne desservant pas l'Allier, à emprunter l'A89, d'autant que celle-ci va se voir complétée par le barreau de Balbigny qui part du nord de Lyon.

Une interdiction du trafic de transit pourrait être décidée, soulageant ainsi la RCEA du trafic qui n'en est pas totalement tributaire.

– **les travaux restant justifiés pour la RCEA devraient se limiter à des aménagements de sécurité** : déviations, créneaux de dépassement, aménagements de carrefours. Ces travaux, d'un montant plus raisonnable, seraient finançables uniquement par le budget du ministère des transports et effectuels plus rapidement, en ciblant les secteurs les plus critiques.

En conséquence et en résumé, Madame la Présidente, **notre Groupe s'oppose fermement à la privatisation de cet axe routier**, et se prononce pour :

- ☑ la poursuite de son aménagement sécurisé, sous crédits publics, (zones de dépassement à deux voies où cela s'avère nécessaire, aires de repos et de service, barrières centrales anti-franchissement) ;
- ☑ l'interdiction de cet axe aux poids lourds ne desservant pas l'Allier ou la Saône-et-Loire et le report de leur circulation sur les autoroutes existantes ;

- ☑ 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.

Nous espérons que la contribution de notre Groupe sera prise en considération.

Dans l'attente, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos salutations écologistes les meilleures.

Pour le Groupe Europe Ecologie Les
Verts,
La Présidente



Agnès MOLLON