



Contribution de l'association Saint Genis Sud au débat public sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien :

L'état a pris ces dernières années un certain nombre d'engagements

- La stratégie nationale de développement durable
- Le plan climat
- La charte de l'environnement
- La signature du protocole de Kyoto
- Le plan national santé environnement
- La stratégie française de biodiversité
- La politique nationale des transports

L'ensemble de ces documents vise à réduire les effets polluants du développement humain.

D'autre part une commission parlementaire sur l'effet de serre a attiré l'attention des décideurs sur la nécessité de réduire de façon drastique les émissions de GES dues aux transports routiers (à l'origine des 2/3 des émissions) dont voici quelques morceaux choisis :

La maîtrise des émissions de gaz à effet de serre dues au transport ne passe pas seulement par l'amélioration des performances des moteurs et des carburants, sujets naturellement essentiels, mais qui focalise souvent à l'excès l'attention des décideurs. Il suppose aussi de prendre en compte des questions liées aux infrastructures et à l'organisation des transports, ainsi qu'à l'urbanisme.

En termes de transfert intermodal, la Mission n'a pu que constater le retard important pris par notre pays dans ce domaine. Il est essentiel, pour que nous puissions espérer respecter l'objectif du facteur quatre. Une politique ambitieuse de transfert de la route vers le rail et vers la voie d'eau est nécessaire. Mais c'est aussi sur le plan régional que le rail, le ferroutage, la voie d'eau, le transport maritime, et les transports collectifs urbains doivent être résolument soutenus. Les nouveaux « contrats de projets » Etat-régions sont l'occasion de manifester concrètement cette orientation. C'est ce que recommande fortement la Mission.

Dans le même esprit, il faut que les études d'impact des projets d'infrastructure intègrent des bilans carbone.

Pour les autoroutes, la Mission recommande notamment de ne pas doubler les autoroutes nord sud.

- L'instauration de filières courtes

Le développement des émissions de gaz à effet de serre des transports, notamment des transports de fret, est largement dû à la non-intégration par les transports de leur coût réels en termes d'atteintes à l'environnement, et en particulier au climat. L'intégration renforcée du développement durable, et en particulier de la lutte contre le changement climatique, dans la politique d'aménagement du territoire est également une nécessité ;

L'étalement urbain, favorisé lui-même par le faible coût des transports, est aussi à la source des émissions de gaz à effet de serre. L'urbanisme extensif et le développement des hyper marchés à la périphérie des villes, qui va de pair avec le dépérissement des commerces de



centre ville, constitue un facteur important de pollution, comme le montrent les deux diagrammes ci-après, établis par l'ADEME, présentés à la Mission lors de la table ronde sur les politiques d'adaptation, par la DIACT.

Comme nous pouvons le voir nous sommes conscients de la nécessité de changer, nous ne pourrions pas dire aux générations futures « nous ne savions pas ». On sait aussi d'expérience que la création de voies routières nouvelles favorise le développement du trafic. Enfin les experts nous annoncent l'épuisement des ressources en pétrole dans un avenir proche.

Enfin au plan local, les PADD, PLU, PDU, l'agenda 21 et le plan climat territorial en cours de rédaction visent tous une rupture avec la politique du tout route en cherchant à privilégier les déplacements utiles, les transports collectifs et les modes doux .

C'est pour ces raisons, et pour respecter les engagements pris dans les différentes décisions du gouvernement qu'il est essentiel de refuser tout développement majeur d'infrastructures routières et au contraire nécessaire de privilégier les reports modaux ainsi qu'une modification des comportements.

Ce qu'attendent les citoyens ce sont des réalisations concrètes en matière de fret ferroviaire ou maritime, de transports collectifs, de choix politiques d'urbanisme et d'aménagement de territoire, non plus des engagements qui sont bien vite oubliés sur l'autel d'un certain mode de développement économique et face aux lobbies des transporteurs routiers et de certains entrepreneurs qui prônent que le modèle du « juste à temps » et la ballade des denrées sous prétexte de rentabilité économique. Ces modèles, nous en connaissons bien leurs travers et limites depuis 20 qu'ils sont exploités, ils sont loin d'être vertueux alors ayons au moins le réalisme, sinon l'audace d'essayer autre chose.

Il est urgent de mettre nos actes en conformité avec nos engagements.