



AGIR
pour
l'environnement

AALERTE

www.agirpourenvironnement.org

N° 10

Été 2010

Au beau milieu de l'été, le ministre de l'Ecologie a présenté un Schéma National des Infrastructures de Transport qui fait la part belle à dix-neuf projets autoroutiers représentant 879 kilomètres de voies nouvelles, soit une augmentation linéaire du réseau existant de plus de 8%! Sous couvert d'intérêt local, de congestions ou de problèmes de sécurité, l'Etat entend ainsi relancer massivement une politique autoroutière; et ce en contradiction évidente avec les enjeux écologiques qui imposent, *a contrario*, de stopper net ce type d'infrastructures énergivores et *climaticides*. L'écriture diplomatique du Grenelle autorise ainsi le Gouvernement français à relancer en *catimini* un programme autoroutier pharaonique que nous n'avions pas connu depuis les années 1960.



Infrastructures autoroutières : une priorité à droite!

Pour faire bonne figure, l'Etat annonce ne consacrer « que » 4,5 % des investissements en matière d'infrastructures de transport au futur réseau autoroutier, soit 7,4 milliards d'euros. Or, cette somme est manifestement sous-évaluée et devrait avoisiner au moins les 11 à 12 milliards! En période de pénurie budgétaire, ces largesses ne laissent pas d'étonner. Economiquement, l'équilibre budgétaire est atteint au prix d'une surévaluation des prévisions de trafic qui peut atteindre 50 % du trafic réel! Généralement, les collectivités locales sont appelées ensuite à l'aide afin d'éponger les déficits structurels! Selon les dernières statistiques du ministère de l'Ecologie, le trafic routier ne cesse de diminuer (- 0,5 % au premier trimestre 2010), faisant suite au renchérissement inéluctable du coût du pétrole. La construction de nouvelles infrastructures ne se justifie aucunement par une augmentation du nombre d'automobiles en circulation! Par contre, en roulant à 130 km/h au lieu de 110 km/h, les vitesses autorisées par ce type d'infrastructures autoroutières induisent une augmentation significative (+ 14 %) des consommations de carburant! Nuisances

Très
urgent

sonores, émissions de polluants de proximité de toutes sortes, démantèlement du territoire vers les grands centres urbains, inéquité sociale... s'ajoutent au bilan négatif de ces infrastructures autoroutières. Enfin, une étude menée pour le compte du ministère de l'Agriculture indique qu'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. Paradoxalement, c'est donc le ministère de l'Ecologie qui adopte des mesures que le ministère de l'Agriculture déplore! En matière de rupture écologique, tout est affaire de cohérence... Mais la particularité du réseau autoroutier est qu'il crée une fragmentation des milieux écologiques, limitant ainsi le brassage des espèces naturelles, fragilisant une fois encore les grands équilibres biologiques. En contradiction évidente avec l'objectif affiché de la création d'un réseau de grands axes dit « trame verte et bleue » recréant une continuité et une homogénéité écologique, l'Etat, en projetant de construire 19 nouvelles autoroutes, opte au contraire pour la réalisation d'une *trame grise* qui viendra s'ajouter à celle déjà existante!

Renvoyez, avant le 31 décembre 2010, les cartes pétitions au Premier ministre ainsi qu'au ministre de l'Ecologie

Nouvelles autoroutes : non merci!

Le Fret ferroviaire... en plan!

Malgré les beaux engagements et discours du Grenelle, ces nouvelles autoroutes vont encore accroître la suprématie du fret routier sur le fret ferroviaire qui ne représente plus que 12 % du trafic fret (contre 14 % il y a trois ans !), alors que la loi Grenelle 1 fixe un objectif de 17,5 % d'ici 2012. Mais parce qu'en matière de fret routier, Noël a lieu tous les jours, le chef de l'Etat a autorisé la circulation des méga-camions de 44 tonnes sur les routes françaises ainsi que le report de la Taxe Poids Lourds censée financer les infrastructures ferroviaires ! Enfin, le groupe SNCF, tenté par une « concurrence libre et non faussée »... de son activité « fret » a adopté un plan Fret et l'abandon de certaines activités jugées « non rentables » à court terme qui se traduiraient par le report vers la route d'environ 1 200 000 camions chaque année ! Priorité doit être donnée à une mobilité durable afin que le Schéma national des infrastructures de transport ne soit pas une voie éco-prédatrice sans issue !

Que disait le ministre en 2007 ?

Le 25 septembre 2007, le ministre de l'Ecologie indiquait au journal Le Monde : *"Pendant trente ans, on a fait beaucoup de routier et d'autoroutier. C'est fini : on n'augmentera plus la capacité routière. Notre stratégie est de développer le ferroviaire et le fluvial."* ». Résultat : 879 km d'autoroutes prévues... No comment !

Que disent les accords du Grenelle ?

« La capacité routière globale du pays ne doit plus augmenter, sauf pour éliminer des points de congestion et des problèmes de sécurité, ou d'intérêt local. Ce principe s'appliquera avec bon sens ». Nous payons aujourd'hui comptant l'écriture diplomatique du Grenelle qui autorise ainsi à un ministre un affichage écologiste et une action éco-prédatrice... Ou quand le double discours devient une seconde nature !

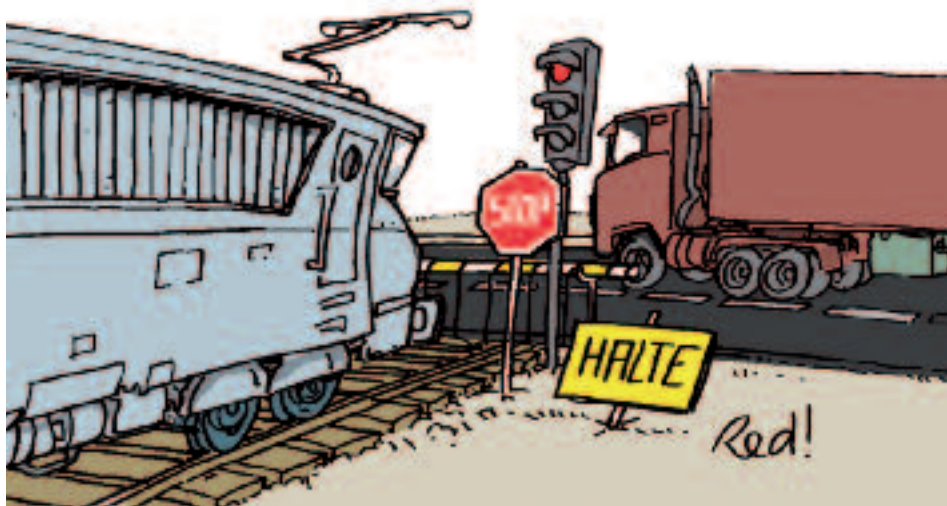
Que dit la loi Grenelle 1 ?

Le Schéma national des infrastructures de transport, « réalisé d'ici mars 2008 » (engagement n°14 du Grenelle de l'environnement) inscrit à l'article 17 de la loi Grenelle 1 précisant que « le schéma national des infrastructures de transport [...] sera élaboré en 2009 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle. » Diffusé au cœur de l'Été 2010, l'avant-projet de SNIT n'a toujours pas été adopté officiellement. Il devrait faire l'objet d'un débat parlementaire (sans vote !) au second semestre 2010.

Une concertation cosmétique ?

Concernant la concertation évoquée dans la loi Grenelle 1, elle se résume pour l'heure à prendre connaissance du SNIT quelques heures avant sa diffusion officielle ! Pire, les projets autoroutiers inscrits dans le SNIT doivent normalement faire l'objet d'une évaluation rigoureuse à l'aune de critères écologiques et climatiques, avant toute décision définitive. Or, nombre de projets diffusés ont déjà fait

LE FRET FERROVIAIRE EN PLAN



l'objet d'un débat public officiel, voire même d'une déclaration d'utilité publique (DUP)... Est-il raisonnable de penser qu'un projet qui aurait fait l'objet d'un débat public ou d'une DUP ne serait pas retenu *in fine* ?

Les dix-neuf projets à contester

Face à l'entêtement de l'Etat, il est nécessaire de structurer une véritable coordination anti-autoroute afin d'empêcher que des décisions irréversibles soient prises ! A court terme, cette campagne vous offre l'opportunité de maintenir la pression sur le Premier ministre et sur le ministre de l'Ecologie. Nous leur demandons d'abandonner les 19 projets autoroutiers, de mettre en œuvre immédiatement la Taxe Poids Lourds et de revenir sur la déclaration du président de la République autorisant la circulation des méga-camions de 44 tonnes. Nous demandons également à l'Etat français d'obtenir de la part de la SNCF que cet établissement public revoie sa copie du plan Fret.

- RN154 - Nonencourt-Allaines - 100 km
- RN7 - Roanne-Nord de Moulins - 35 km
- RCEA - Mâcon-Moulins - 160 km
- Contournement Sud de Montpellier - 19 km
- Contournement de Lille - 9 km
- Contournement Est de Rouen - 40 km
- A31 bis - Toul-Contournement de Thionville - 60 km
- Contournement de Tours - 60 km
- Contournement Ouest de Lyon - 25 km
- Contournement d'Arles - 30 km
- A56 Fos-Salon de Provence - 25 km
- A16 Isle d'Adam-Francilienne - 9 km
- A104 Méry sur Oise-Orgeval - 22 km
- Troyes-Auxerre - 80 km
- RN19 Langres-Vesoul - 80 km
- Desserte de Chablais - 30 km
- A719 - Vichy - 15 km
- A51 Sud-Est de Gap - 20 km
- RN126 - Toulouse-Castres - 60 km