

Projet d'autoroute concédée Poitiers-Limoges

Concertation préalable

Table des matières

Présentation de FNE NA.....	1
Positionnement de FNE NA sur le projet d'autoroute.....	2
Poitiers-Limoges.....	2
Note de positionnement sur les infrastructures de transport routier.....	3
.....	3
Préambule et contexte.....	3
Le Transport routier.....	3
Pourquoi le transport routier se développe.....	3
Pourquoi l'extension continue du transport routier pose problème.....	4
<i>La consommation de ressources.....</i>	4
<i>L'impact sur la santé et les écosystèmes.....</i>	5
Positionnement de FNE Nouvelle-Aquitaine sur les infrastructures routières.....	5
Constructions de voies nouvelles.....	5
Aménagement de voies existantes.....	6

Présentation de FNE NA

France Nature Environnement Nouvelle-Aquitaine a été créée en mars 2016, en réponse à la fusion des régions, nouvel interlocuteur de l'Etat et de la Région au niveau de la Nouvelle-Aquitaine.

Confédération régionale, constituée de 3 fédérations : Limousin Nature Environnement, Poitou-Charentes Nature et la Sepanso Aquitaine, et de 2 associations régionales : Cistude Nature et Prom'Haies en Nouvelle-Aquitaine, FNE Nouvelle-Aquitaine agrège 200 associations affiliées réparties dans les 12 départements, regroupant 18 000 adhérents, employant 150 salariés.

Ce réseau d'associations affiliées à France Nature Environnement est totalement indépendant de toute force politique, économique, philosophique ou religieuse. Il défend l'intérêt général dans une vision raisonnée qui va du local au global.

FNE NA bénéficie de l'expertise de ses fédérations et de ses associations qui, depuis des décennies, analysent le développement de notre société et font des propositions pour qu'il ne remette pas en cause les grands équilibres naturels et maintienne un environnement propice au maintien de la prospérité des générations futures.

Le réseau FNE a ainsi défendu avant tout le monde le tri des déchets, la préservation de la qualité des eaux, l'usage des modes de déplacement actifs, la lutte contre l'artificialisation des terres, la lutte contre le réchauffement climatique, toutes ces thématiques désormais largement débattues et admises par un grand nombre de décideurs et de citoyens.

France Nature Environnement Nouvelle-Aquitaine, agréée pour la protection de la nature depuis le 19 août 2019, est habilitée à participer au débat sur l'environnement dans le cadre d'instances consultatives depuis le 6 mars 2020.

Positionnement de FNE NA sur le projet d'autoroute Poitiers-Limoges

FNE NA a réalisé, en 2021, une note de positionnement sur les projets d'infrastructures routières qui synthétise son analyse et son positionnement, note qui est proposée ci-après.

En 2021, à l'occasion des élections régionales, FNE NA a également proposé 90 mesures pour une région solidaire et vivable, avec les propositions suivantes pour les transports qui complètent la note positionnement :

- Redéployer les crédits régionaux vers les transports collectifs ;
- Améliorer le cadencement des lignes de train régionaux (TER) ; Entretien des lignes existantes (voies, signalisations, trains), valoriser les étoiles ferroviaires existantes ;
- Réouvrir les lignes récemment fermées, comme la ligne Angoulême-Limoges. Soutenir la création de nouvelles liaisons de type tram-train à horaires cadencés et la création de nouveaux points d'arrêt.

Au vu de son expérience et de son analyse sur les orientations à prendre pour bâtir une société durable, FNE Nouvelle-Aquitaine n'est pas favorable à la construction de voies nouvelles.

**FNE NA se positionne contre le projet d'autoroute
conçue Poitiers-Limoges.**

A cet égard, dans le cadre du développement du triptyque « Eviter/Réduire/Compenser » et devant l'incessante disparition actuelle de la biodiversité où le postulat de sa conservation est urgent et prioritaire, l'analyse doit tenir compte de :

- 1) la dimension de l'Eviter, qui doit être abordée au préalable au niveau de l'opportunité du projet avant ceux de l'évitement technique et géographique, en raisonnant notamment selon la pertinence des justifications et l'étude approfondie des alternatives possibles ;
- 2) les éventuelles futures mesures compensatoires qui doivent être abordées aussi à cette étape préalable, afin de garantir leur nature et leur réalisation selon les enjeux de conservation des espèces et des habitats impactés en appliquant les principes d'équivalences et d'additionnalités écologiques, et de proximité géographique, en termes de principe de précaution selon l'article 69 de la loi biodiversité «*Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état* ». Car à l'expérience, à l'étape de la compensation, il est trop tard, le projet est tellement engagé qu'il devient impossible de le revoir devant les difficultés, voir les impossibilités, de compenser parfois l'incalculable.

Note de positionnement sur les infrastructures de transport routier

Préambule et contexte

Les multiples interactions entre l'environnement naturel et les activités humaines forment un système complexe. L'environnement offre de nombreux services à la société, pour l'alimentation humaine, pour la fourniture d'énergie, pour la santé et le bien être des personnes. Les activités humaines doivent ainsi se déployer en veillant à ne pas diminuer ces services au risque de se trouver face à de nombreux problèmes à plus ou moins long terme.

En ce début du 21ème siècle, nous nous trouvons confrontés aux conséquences d'un développement de nos sociétés qui ne prend pas soin des équilibres des écosystèmes. Ces conséquences dramatiques font consensus auprès du monde scientifique.

- le changement climatique est en cours et il va entraîner une modification importante des conditions de vie à la surface de la terre,
- les ressources d'énergies fossiles ne sont pas inépuisables. En ce qui concerne le pétrole, et malgré l'exploitation de gisements de plus en plus difficiles à atteindre, nous allons vers un déclin de l'offre dans les décennies à venir,
- l'accumulation de substances non naturelles et difficilement biodégradables dans l'air, l'eau et le sol pose de plus en plus de problèmes de santé humaine mais aussi pour la survie de certaines espèces animales, les abeilles en étant un symbole, la disparition de nombreuses espèces animales et végétales, entraînant un appauvrissement de la diversité biologique et une fragilisation des écosystèmes,
- L'artificialisation croissante des sols, la fragmentation des espaces et la disparition de continuités écologiques avec toute la diversité biologique qui y vit et en dépend...

Parmi l'ensemble de ces interactions liées au développement de nos sociétés, FNE NA fait ici un focus sur les transports de personnes et de marchandises, en expansion continue, sur l'axe des infrastructures routières.

Les transports de personnes et de marchandises se font au prix d'une consommation importante d'énergie, de matières premières et d'espace, que ce soit pour les infrastructures nécessaires à ces transports ou pour leur utilisation.

Le mode routier ne cesse de se développer, et les infrastructures qui le soutiennent également.

Le Transport routier

Pourquoi le transport routier se développe

L'expansion du transport des personnes et des marchandises par la route est liée à plusieurs facteurs.

- 1- **Une souplesse d'utilisation qui crée un sentiment de liberté individuelle en ce qui concerne l'organisation du déplacement, les horaires, l'itinéraire.**

L'usage de la voiture est largement lié au renforcement de l'individualisme de notre société et à la satisfaction rapide des besoins individuels. La publicité fait miroiter des modes de vie reposant sur la consommation et la possession de biens qui nous imprègnent sans que nous en ayons réellement conscience et il devient plus difficile de réaliser les impacts liés à l'usage de la voiture individuelle. Avec le déclin de l'offre de fret ferroviaire et fluvial, la diminution des stocks et la logistique à flux tendus, le transport routier de marchandises bénéficie de facilités qui conduisent à son explosion sur l'ensemble des routes du territoire.

2- **Le coût de production des carburants qui est très faible.** Un certain nombre de taxes s'y ajoutent pour définir le prix à la pompe. Même si le montant de ces taxes peut apparaître important, le prix final du litre de carburant reste faible comparé à d'autres produits. Il est en 2018 plus faible qu'il n'était en 1980 en comparaison avec le salaire minimum.

Les taxes ne sont pas les mêmes pour les particuliers et les entreprises. Celles-ci bénéficient de ristournes sur leur consommation de carburant, véritables exonérations fiscales..

3- **La construction et l'entretien du réseau routier qui sont supportés par la collectivité,** Etat ou collectivités territoriales. Le financement est assuré par les budgets publics, c'est à dire les impôts dont la TVA.

Le cas des autoroutes concédées est un peu différent puisque les usagers contribuent aux frais d'entretien, voire à la construction de nouveaux tronçons. Cependant le kilométrage des routes à péage est très faible par rapport au kilométrage total du réseau routier.

Ces trois facteurs principaux donnent un avantage énorme au transport routier par rapport à d'autres modes de transport. Ainsi, on observe une augmentation permanente des déplacements en voiture et en camion, entraînant un renforcement des infrastructures pour y faire face, renforcement qui facilite les transports et qui augmente alors la circulation et la demande de nouvelles infrastructures.. Ce système s'auto-alimente en un cycle infernal.

Pourquoi l'extension continue du transport routier pose problème **La consommation de ressources**

La diminution des ressources pétrolières s'accroît. Les ressources les plus facilement accessibles ont été exploitées et elles sont actuellement en déclin. On se tourne désormais vers des ressources moins accessibles, de plus en plus loin des côtes dans les océans, dans des zones polaires de l'hémisphère nord et vers l'extraction d'hydrocarbures non conventionnels. Mais cette course aux ressources, alors que la demande mondiale augmente, ne peut être infinie. Même s'il est difficile de fixer un horizon temporel à une pénurie de pétrole et donc à un prix pénalisant son usage, il est de l'ordre de quelques décennies. Le virage risque d'être brutal et les sociétés qui auront anticipé ce phénomène auront un avantage capital.

La voiture électrique, présentée comme une solution à la pénurie de pétrole, ne résout pas le problème de la consommation exponentielle d'énergie, mais le déplace.

S'y ajoute la consommation d'autres ressources naturelles non renouvelables comme les matières premières utilisées pour la construction des véhicules et des infrastructures.

Même si des circuits de recyclage se mettent en place, l'augmentation du nombre de véhicules demande de plus en plus de matériaux dont les stocks ne sont pas inépuisables.

Voitures roulant au pétrole ou à l'électricité, la question de la construction se pose avec la même intensité.

Les infrastructures utilisent de l'espace naturel, artificialisant et stérilisant une part de plus en plus importante de notre territoire. Cette consommation se fait au détriment de terres agricoles, de forêts, d'espaces naturels. La superficie concernée n'est plus négligeable pour un pays comme

la France.

L'impact sur la santé et les écosystèmes

L'impact du transport par route sur les écosystèmes et les organismes vivants pose problème.

Que ce soit par la pollution de l'air, la pollution de l'eau ruisselant sur les chaussées ou par le caractère difficilement franchissable des routes, l'impact sur la faune et la flore est majeur. C'est un facteur de baisse de la diversité biologique à proximité des axes de circulation, alors même qu'un écosystème riche et en bon état est essentiel y compris en termes de santé publique.

Enfin ce système agit sur la santé. La pollution générée par les véhicules est responsable d'une surmortalité humaine importante. Les voitures et les camions ne sont pas les seuls à polluer mais leur contribution importante ne cesse d'augmenter,.

Et la sécurité routière des transports individuels reste un sujet d'intérêt général car elle est moins bien assurée que dans les transports collectifs.

Positionnement de FNE Nouvelle-Aquitaine sur les infrastructures routières

Au vu de l'analyse des avantages et des impacts du transport routier des personnes et des marchandises il semble nécessaire de s'engager vers **une limitation de l'augmentation continue des transports routiers, dans un premier temps, une réduction de ces transports dans un deuxième temps.**

Cette limitation concerne tout d'abord les infrastructures, dont les aménagements sont de deux sortes : construction de voies nouvelles ou aménagement de voies existantes.

Constructions de voies nouvelles

Qu'entend-t-on par voie nouvelle?

On considère ici comme voie nouvelle, une route nécessitant un nouveau parcours ou un aménagement significatif d'une route existante modifiant notablement son emprise et son utilisation. La mise à 2x2 voies d'une route est considérée ici comme une voie nouvelle.

La création de ce type d'infrastructure a des effets négatifs sur l'aménagement du territoire et impacte lourdement les paysages et la biodiversité. En milieu urbain, la construction d'une rocade est considérée aussi comme une voie nouvelle.

Ces aménagements débouchent toujours sur un accroissement de la circulation, camions comme voitures particulières. Ils contribuent à rendre dans un premier temps plus aisé la circulation, entraînant, dans un deuxième temps l'augmentation du nombre de véhicules et ils ne peuvent ainsi diminuer l'engorgement des routes et des villes.

Les raisons avancées pour la construction de voies nouvelles sont issues d'analyses socio-économiques qui privilégient toujours des intérêts particuliers souvent locaux et non l'intérêt général et à long terme. Supposant que l'augmentation des échanges et de leur rapidité est bénéfique pour l'économie locale et donc pour la société, cette affirmation occulte les autres impacts et ne prend pas en compte l'intérêt global des habitants. Le long terme n'est pas envisagé et le coût des impacts environnementaux, et en termes de santé publique mis à part la sécurité routière, n'est pas pris en compte.

Au vu de son expérience et de son analyse sur les orientations à prendre pour bâtir une société durable et vivable pour tous, **FNE Nouvelle-Aquitaine n'est pas favorable à la construction de voies nouvelles.**

Aménagement de voies existantes

On considère comme un aménagement de voies existantes un aménagement qui ne modifie pas fondamentalement le tracé d'une route. Un créneau de dépassement d'un kilomètre, le contournement d'un bourg, peuvent être considérés comme des aménagements.

Ce type d'aménagement a un impact moins important sur l'environnement qu'une voie nouvelle. La largeur de l'emprise est moins importante qu'une 2 fois 2 voies ou qu'une route nouvelle sur l'ensemble du trajet. Le coût pour la collectivité est nettement moindre. Les gains sur les temps de trajets sont significatifs et amènent à des temps de parcours proches des routes à 2x2 voies.

Bien entendu ces aménagements doivent prendre en compte les impacts locaux sur l'environnement pour en minimiser les effets.

FNE Nouvelle-Aquitaine reste attentive à ce que ces impacts soient les plus limités possibles.

FNE Nouvelle-Aquitaine ne s'oppose pas, à priori, à ces aménagements mais un positionnement définitif ne peut être fait qu'au cas par cas en fonction des projets et de leurs conséquences.

Avant tout aménagement routier, une analyse approfondie des besoins et des impacts est nécessaire. Cette analyse doit être objective. Les notions de qualité de vie, de santé et de sauvegarde de la biodiversité doivent être prises en compte, y compris par une analyse monétaire en intégrant le coût des pertes consécutives à ces aménagements, coûts qui sont diffus et souvent reportés sur l'avenir et supportés par la collectivité dans son ensemble.

Ces projets d'aménagement doivent être réalisés en toute transparence et avec une concertation le plus en amont possible des décisions, bien avant tout choix de tracé.

Porter à connaissance l'ensemble des enjeux, des impacts à tous les niveaux et dans le temps, et réfléchir à d'autres solutions au bénéfice de l'ensemble des acteurs du territoire reste une exigence prioritaire pour FNE Nouvelle-Aquitaine.