



Alternatiba Limousin
Maison des Droits de l'Homme
119, avenue du Général Leclerc 87100 Limoges
<http://limousin.alternatiba.eu>

Concertation préalable pour le Projet d'autoroute Poitiers-Limoges

Présentation

Alternatiba Limousin est une association, créée en 2014, regroupant des personnes et des associations rassemblées dans le but de soutenir, inciter, ou contribuer à la valorisation des alternatives conduisant à un changement du système, des modes de production, de consommation, du vivre ensemble :

- lutter contre le dérèglement climatique,
- lutter contre l'injustice sociale,
- promouvoir les modes d'échanges basés sur l'entraide et la coopération,
- dénoncer les actions climaticides, l'injustice climatique et sociale

Ce document est la contribution d'Alternatiba Limousin au dossier de concertation préalable organisé pour évaluer la pertinence d'un projet d'autoroute concédée entre Poitiers et Limoges.

Souvenez-vous !

Ce que dit la science

1990-1995-2001- 2007-2014-publication des rapports du GIEC (IPCC)
2018 rapport spécial du GIEC sur un réchauffement de 1,5°C
2018 – rapport Acclimaterra sur le changement climatique en Nouvelle Aquitaine.
2018 rapport de l'IPBES sur l'érosion de la biodiversité
2021- AR6 sixième rapport du GIEC



« *Chaque degré compte, chaque année compte et chaque décision compte : ne pas agir aujourd'hui c'est ajouter au fardeau des générations futures.* » Valérie Masson-Delmotte, Coprésidente du groupe de travail I du GIEC (8 Octobre 2018 – Intervention au Sénat)



« Les défis qui nous attendent incluent la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la préservation du vivant. » Tribune de 1400 chercheurs français le 1 février 2022

Ce que disent les institutions internationales

1992 - sommet de la Terre à Rio de Janeiro, « la terre brûle et nous regardons ailleurs » adoption de la Convention cadre des Nations Unies sur le changement climatique CCNUCC

1997- adoption du Protocole de Kyoto sur les émissions de gaz à effet de serre

2009- COP15 à Copenhague reconnaissance de l'objectif de ne pas dépasser 2°C de réchauffement

2015 - Adoption de l'accord de Paris « il faut maintenir l'augmentation de la température moyenne de la planète bien en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et de préférence de limiter l'augmentation à 1,5 °C »



PARIS2015
CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE
COP21-CMP11

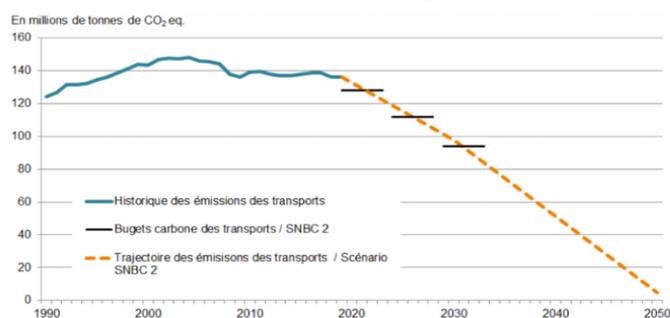
Ce que l'on constate

Ce qui était envisagé par les premiers rapports du GIEC s'est produit. En un peu plus d'un siècle, l'atmosphère de la terre s'est réchauffée de 1°C, les océans de 0,8°C, les glaciers et les calottes polaire fondent, les événements extrêmes sont plus nombreux et plus fort (sécheresses, inondations). En France, le réchauffement est de 1,5°C. Le réchauffement va continuer tant que les émissions de gaz à effet de serre seront supérieures à ce que la biosphère peut absorber. Alors que la stabilité du climat depuis 6 ou 7000 ans avait permis le développement de l'agriculture et le développement de l'humanité, le dérèglement actuel et à venir menace toutes les sociétés.

En 2022, personne ne remet en doute le réchauffement climatique, son origine humaine ni les conséquences catastrophiques qu'il aura si on ne peut le limiter à +2°C. Les oiseaux migrateurs modifient leurs déplacements, la chenille processionnaire du pin s'installe en Limousin et remonte vers le nord, en forêts certaines espèces d'arbres dépérissent à cause des sécheresses, l'arboriculture est touchée par les gelées tardives, les rendements des cultures de céréales stagnent ou baissent, les feux de forêt touchent des régions jusqu'alors épargnées, les canicules connaissent des températures supérieures à 40°C et sont de plus en plus longues.

Tous les rapports expliquent que c'est l'organisation de notre société qui en est la cause. Toute personne qui s'informe sérieusement sur ce sujet aboutit aux mêmes convictions, les 150 citoyens de la Convention citoyenne sur le climat en ont fait l'expérience. Au plus haut sommet de l'État, mais aussi dans les collectivités territoriales, les déclarations se multiplient ainsi que les règlements.

Tous les secteurs sont engagés dans une baisse de leurs émissions de GES : l'industrie, le résidentiel-tertiaire, et même l'agriculture.



Le secteur du transport voit ses émissions stagner depuis 2009 et rester supérieures à celles de 1990.¹ **Il est impératif de s'engager à les diminuer et non à les augmenter.**

Ci-contre les émissions du secteur des transports et la trajectoire pour atteindre la neutralité carbone en 2050

Ce qui pourrait arriver

¹ <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports>

Le rapport du GIEC de 2021 écrit « *Sous l'effet des émissions de GES passées et futures, les changements du système climatique observés au cours des récentes décennies se poursuivront durant tout le XXIème siècle et au-delà. Cela augmentera la probabilité d'impacts sévères, généralisés et irréversibles sur les écosystèmes et les êtres humains. Les températures continueront d'augmenter sur l'ensemble de la planète. La hausse du niveau de la mer et l'acidification des océans se poursuivront. Les vagues de chaleur, les pluies extrêmes et les ouragans violents seront encore plus fréquents et plus intenses, tandis que les vagues de froid se raréfieront. Des événements extrêmes d'amplitude inédite se produiront à coup sûr* »

Mais il écrit aussi « *Toutefois, des réductions fortes et soutenues des émissions de dioxyde de carbone (CO2) et d'autres gaz à effet de serre limiteraient le changement climatique* »

Le rapport Acclimaterra de 2018 signale « *On peut s'attendre par exemple que le Sud-Ouest fera face à un risque récurrent de sécheresses estivales, qui reste toujours croissant dans les décennies à venir, avec des sécheresses qui accompagneront un réchauffement général marqué par des vagues de chaleur plus nombreuses* » et par le risque déjà manifesté d'incendies importants ».

Les lois et textes réglementaires

- 2004- premier Plan climat de la France, réactualisé tous les 2 à 3 ans
- 2006- premiers Plans climat des collectivités
- 2007 premiers Schémas régionaux d développement durable,
- 2008- Grenelle de l'environnement
- 2010- loi portant engagement national pour l'environnement
- 2011- premier Plan d'adaptation de la France au changement climatique
- 2015- loi Transition énergétique
- 2015- SNBC Stratégie nationale bas carbone, révisée en 2020
- 2019- loi énergie et climat –
- 2020- adoption du SRADDET Nouvelle-Aquitaine
- 2021- loi Climat et résilience

Les objectifs

- 2003- engagement de la France de diminuer ses émissions d'un facteur 4 en 2050
- 2007- Le Grenelle Environnement fixe comme objectif de ramener, d'ici 2020, les - émissions du secteur des transports à leur niveau de 1990. Cela sera rendu possible par la fin du tout routier dans les transports grâce au développement d'un vaste programme d'infrastructures de transports alternatifs ainsi que par la réduction des consommations des véhicules.
- 2008 Paquet énergie climat de l'Union Européenne qui fixe la baisse des émissions à 20 % en 2020 par rapport à 1990
- 2019- objectif de réduction de 40 % de la consommation d'énergies fossiles d'ici 2030 – par rapport à 2012, objectif d'arriver à la neutralité carbone en 2050
- 2020 SRADDET Nouvelle-Aquitaine objectif 43 Réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES aux horizons 2021, 2026, 2030 et 2050

**Stop, stop, Nous savons tout cela
.... mais on continue comme avant.**

Nul n'est censé ignorer la loi.

Alors pourquoi les services de l'État nous proposent-ils un projet qui va à l'encontre des décisions du Gouvernement et du Parlement ?

Pourquoi les services de l'État font circuler des idées fausses (Fake-news) comme le pseudo enclavement de Limoges ou un prétendu impact positif des autoroutes sur l'économie des zones traversées ?

Pourquoi les services de l'État soutiennent-ils les projets amenés par des groupes qui défendent leurs intérêts privés avant l'intérêt général et celui des générations futures ?

Pourquoi les services de l'État privilégient-ils les intérêts individuels de ceux qui veulent rouler toujours plus vite, toujours plus loin plutôt que les intérêts collectifs et un aménagement durable de nos territoires?

"Ces simplifications finissent par créer une prison intellectuelle, qui empêche de mettre sur la table les choix qui s'offrent encore à nous, et d'en débattre de manière démocratique, c'est-à-dire publique, éclairée et contradictoire." [Tribune de 1400 chercheurs français le 1 février 2022](#)

Bilan carbone du projet

L'usage des engins de chantier, des transports de matériaux génère consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre. Les émissions de GES (gaz à effet de serre) de la construction d'1km d'autoroute sont estimées à environ à 40 000TCO₂eq .

La construction d'une autoroute impose des terrassements importants. Le sol contient plus de carbone que la forêt qui le surmonte. Les terrassements vont libérer une grande quantité de CO₂. Les sols naturels stockent entre 100 et 600 tonnes d'équivalent CO₂ par hectare (valeur moyenne de 350T/ha). L'A147 stérilisera 800 hectares, et libérera environ **280 000tonnes** de CO₂ fixés dans les sols naturels

Mais c'est l'utilisation de l'autoroute qui représente la plus grande part des émissions de GES calculées sur 30 ans, environ 90 %. Il est prouvé que le passage de 110km/h à 130km/h augmente la consommation de carburant de presque 20 %. Passer de 80km/h à 130km/h augmente les émissions de presque 100 %. La tendance pour les voitures nouvelles montre l'augmentation du nombre de voitures dites SUV dont le châssis est plus haut, l'allure moins aérodynamique, augmentant nettement les frottements dans l'air et les consommations à vitesse élevée.

De nombreuses études montrent que les aménagements routiers en voies rapides augmentent le temps passé en voiture en augmentant globalement le nombre de kilomètres parcourus. Etalement urbain accentué, déplacements interurbains augmentés. Plus de consommation d'énergie, plus d'émissions de GES.

Le bilan carbone de ce projet, s'il est mis en œuvre, sera considérable et rendra impossible l'atteinte des objectifs climatiques des territoires traversés et même de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Ce qu'il faut faire

Les conclusions des scientifiques sont claires : c'est le mode de développement de nos sociétés, en particulier celui des pays riches, depuis les années 1950, qui est responsable du dérèglement climatique. C'est ce qui doit nous amener à penser autrement ce développement, à organiser autrement nos sociétés.

Pour limiter le changement climatique, il faut modifier en profondeur l'organisation de notre société. Cela peut se faire en gardant une grande qualité de vie. **Plutôt que de faciliter le**

transport routier, en particulier celui des marchandises, il faut diminuer le nombre de véhicules, ce qui est la meilleure manière de diminuer le nombre d'accidents et de fluidifier le trafic.

Il faut investir massivement sur le ferroviaire. La ligne TER Poitiers-Limoges doit être rénovée, électrifiée et faire rouler des trains plus légers et avec une cadence importante. Cette solution permettra un vrai report modal sur le train.

Il faut utiliser à plein les étoiles ferroviaires dont bénéficient Limoges et Poitiers qui ont le potentiel pour développer des solutions de type Tram-train.

Alternatiba Limousin a pour objectif de mettre en avant les bonnes initiatives pour le climat et de convaincre un maximum de citoyens, des enfants aux plus âgés, de faire leur part **d'efforts** pour le bien de tous. Il s'agit, pour chaque citoyen, d'investir dans l'isolation de son habitation, de raisonner ses achats en fonction de ses besoins et non de la mode du moment, d'utiliser les modes de déplacements doux, marche à pieds et vélos, d'acheter des produits locaux etc.

Comment arriver à convaincre si en même temps l'État met en place un projet qui prolonge les tendances qui nous mènent à la catastrophe climatique ? **Comment expliquer aux jeunes générations, aux enfants, qu'ils ne doivent pas faire comme nous si nos décideurs ne donnent pas l'exemple et ne changent pas leurs projets?** La crédibilité des programmes de lutte contre le changement climatique peut être mise en cause.

En conclusion

**Il ne faut pas mettre en œuvre ce projet
d'autoroute concédée Poitiers-Limoges**

Accepter ce projet d'autoroute, c'est engager un enchaînement de conséquences qui peut être mortel pour les générations futures. Ceux qui portent ou défendent ce projet doivent en exposer et en assumer les conséquences