



Limousin Nature Environnement et les infrastructures de transport

Table des matières

Préambule et contexte.....	1
Fiche Transports routiers.....	2
<i>Les raisons du développement du transport routier.....</i>	2
<i>Les inconvénients du transport routier.....</i>	3
La consommation de ressources.....	3
L'impact sur la santé et les écosystèmes.....	3
<i>Positionnement de LNE sur les infrastructures routières en Limousin.....</i>	4
Constructions de voies nouvelles.....	4
Aménagement de voies existantes.....	4
Les projets d'infrastructures routières en Limousin.....	5

Préambule et contexte

La démarche de LNE et des associations de défense de l'environnement est une démarche d'intérêt général qui ne s'arrête pas sur le court terme mais s'inscrit dans une réflexion sur l'avenir à long terme. Elle vise à maintenir un environnement de qualité permettant aux sociétés humaines de se développer harmonieusement sur des générations. LNE ne se positionne pas en fonction d'un intérêt particulier mais par une analyse globale des intérêts collectifs en jeu et de la pression des projets sur l'environnement.

Les interactions entre l'environnement naturel et les activités humaines sont multiples et forment un système complexe. L'environnement offrant de nombreux services à la société, pour l'alimentation humaine, pour la fourniture d'énergie, pour la santé et le bien être des personnes. Le développement des activités humaines doit donc se faire en veillant à ne pas diminuer ces services au risque de se trouver confronté à de nombreux problèmes à plus ou moins long terme. Malheureusement, les sociétés humaines sont essentiellement sensibles à la satisfaction des besoins immédiats et n'ont pas ou peu le sentiment de responsabilité envers l'ensemble des habitants de la planète actuels ou futurs.

En ce début du 21ème siècle, nous nous trouvons confrontés à des problèmes liés au développement de nos sociétés dont l'importance fait consensus auprès du monde scientifique.

- le changement climatique est en cours et il pourrait entraîner une modification importante des conditions de vie à la surface de la terre
- les ressources d'énergie fossiles ne sont pas inépuisables. En ce qui concerne le pétrole, et malgré l'exploitation de gisements de plus en plus difficile à atteindre, il est certain que nous allons vers un déclin de l'offre dans les décennies à venir.



- L'accumulation de substances non naturelles et difficilement bio-dégradables 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 étant le symbole de ce problème.
- La disparition de nombreuses espèces animales et végétales, entraînant un appauvrissement de la diversité biologique et une fragilisation des écosystèmes

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.

Dans ce contexte, LNE est amené à réfléchir sur les systèmes de transport utilisés en France selon deux principes : ces systèmes doivent être utiles à tous, ils doivent limiter au maximum leur empreinte sur l'environnement. Un certain nombre de fiches ont été réalisées pour analyser les différents modes de transport en Limousin.

Fiche Transports routiers.

Les raisons du développement du transport routier

Le transport des personnes et des marchandises par la route repose sur trois principes

1 un sentiment de liberté individuelle en ce qui concerne la souplesse d'utilisation, les horaires, l'itinéraire

2 un coût du carburant faible

3 un coût des infrastructures pris en charge par la collectivité donc indolore pour les individus et les entreprises, coût qui n'est pas pris en compte dans les études économiques réalisées dans ce domaine.

1- Il est certain que l'usage de la voiture est largement lié au renforcement de l'individualisme de notre société, pour laquelle tout doit converger vers la satisfaction rapide des besoins individuels. La notion de besoin est d'ailleurs largement issue d'un formatage des opinions par l'intermédiaire du mode de vie suggéré par la publicité et relayé par les médias.

Il est difficile dans ces conditions de faire prendre conscience des enjeux liés à l'usage de la voiture et des inconvénients que cela apporte.

2- Le coût de production des carburants 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 2015 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 qui bénéficient de ristournes sur leur consommation de carburant.

3- La construction et l'entretien du réseau routier 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 principes donnent un avantage énorme au transport routier par rapport à d'autres modes de transport. Dans ces conditions on observe une augmentation permanente des déplacements en voiture et en camion, et donc un renforcement des infrastructures pour y faire face, renforcement qui facilite les transports et qui augmentent alors la circulation. Ce système s'autoalimente en un cycle infernal.

Si la rapidité de ces transports représente un avantage certain, cette rapidité ne répond pas réellement à la satisfaction d'un besoin essentiel mais d'une impatience générée par un mode de vie totalement déconnecté des réalités du développement durable.

Les inconvénients du transport routier

Mais ce mode de transport n'a pas que des avantages et il pose bien des problèmes à la collectivité.

La consommation de ressources

Tout d'abord, c'est un modèle qui n'est pas durable sur le long terme au vu de la diminution des ressources pétrolières. 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. Les fluctuations du prix du pétrole, dictés par des considérations financières, et donc du carburant à la pompe amènent parfois des baisses conjoncturelles, une augmentation importante de ce prix est prévisible. 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.

En dehors du carburant, le système est consommateur d'autres ressources naturelles non renouvelables. Il s'agit d'abord des 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 véhicule demande de plus en plus de matériaux dont les stocks ne sont pas inépuisables. Les infrastructures utilisent de l'espace naturel, artificialisant et stérilisant une part de plus en plus importante de notre territoire. La superficie concernée n'est plus négligeable pour un pays comme la France.

L'impact sur la santé et les écosystèmes

Il ne faut pas non plus ignorer l'impact du transport par route sur les écosystèmes et les organismes vivants. 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 important. 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 terme de santé publique.

Le dernier problème apporté par ce système est un problème de santé. La pollution apportée par les véhicules est responsable d'une surmortalité importante. Les voitures et les camions ne sont pas les seuls à polluer nos villes, même petites, mais leur contribution reste importante et ne cesse



d'augmenter. La sécurité des transports individuels est également moins bien assurée que dans les transports collectifs.

Positionnement de LNE sur les infrastructures routières en Limousin

Au vu de l'analyse des avantages et des inconvénients 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.**

Il n'est pas dans les attributions de LNE de proposer ou de planifier des aménagements routiers sur la région. Par contre LNE se doit d'intervenir dans les débats ouverts où à venir sur les projets d'aménagement routiers envisagés sur la région.

Ces aménagements sont de deux sortes : construction de voies nouvelles ou aménagement de voies existantes.

Constructions de voies nouvelles

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 peut-être considérée aussi comme une voie nouvelle.

Ces aménagements débouchent toujours sur un accroissement de la circulation, en particulier des camions.

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 des intérêts généraux. Le principe supposant que l'augmentation des échanges et de leur rapidité est bénéfique pour l'économie locale et donc pour la société est une croyance et non une vérité. Le long terme n'est pas envisagé et le coût des impacts environnementaux, voire sur la santé, 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, **LNE 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. LNE reste attentif à ce que ces impacts soient les plus limités possibles.

LNE peut être à priori favorable à ces aménagements mais un positionnement définitif ne peut être fait qu'au cas par cas.

Avant tout aménagement routier une analyse approfondie des besoins et des impacts est nécessaire. Cette analyse doit être objective et non partielle. 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 dès le plus en amont possible des décisions.

Les projets d'infrastructures routières en Limousin

En Région Limousin, plusieurs projets de construction sont envisagés (et connus début 2015)

- liaisons interrégionales :
 - RN147 Limoges Poitiers, projet de mise à 2x2 voies
 - RN 21 Limoges Périgueux, projet de mise à 2x2 voies
 - RN 520 contournement nord de Limoges

- liaisons locales
 - contournement sud de Limoges
 - déviation de Feytiat et Panazol
 - liaison Saint Yrieix A20 par Pierre Buffière
 - liaison Turenne Nouailles
 - RN 145 Mézière sur Issoire La Croisille

Les analyses de LNE et de ses associations conduisent à estimer que **ces constructions ne sont pas pertinentes et qu'elles auraient un impact trop important sur l'environnement.**

Les améliorations des RN147 et 21 sont des projets qui doivent être envisagés sous l'angle de l'aménagement et non de la mise à 2x2 voies. Tous les autres projets d'aménagements sont à revoir au regard de leur intérêt collectif dans une perspective de développement durable et non d'objectif à court terme.

La transparence et la concertation doivent aussi se faire dès la conception du projet, avant que des options de réalisation soient envisagées.