



DU 15 septembre au 31 décembre

Sak nou di na inn valèr !

CAHIER D'ACTEUR - DECEMBRE 2020



THE SHIFTERS – GROUPE LOCAL DE LA REUNION

The Shifters est le réseau de bénévoles qui porte les idées du think tank *The Shift Project*, association qui œuvre en faveur d'une économie libérée de la double contrainte carbone : le changement climatique et la raréfaction des ressources fossiles. Le réseau rassemble près de 10 000 personnes aux profils variés, en France et dans le reste du monde, organisés en groupes locaux comme celui de la Réunion.

Contact

Yannick Saleman
Saint-Denis de la Réunion
yannick.saleman@gmail.com
www.theshiftproject.org

CONTRE LE TOUT VOITURE ET LA MENACE CLIMATIQUE, DES SOLUTIONS POUR REPENSER UN NEO BAS CARBONE

UN PROJET A REPLACER DANS LE CONTEXTE D'URGENCE CLIMATIQUE

Le consensus scientifique est clair sur l'origine humaine du changement climatique, du fait d'une accumulation rapide de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère du fait de nos activités (1). **A la Réunion, le secteur du transport représente même la moitié des émissions directes de GES** liées à la combustion des produits pétroliers (2). NEO se plaçant clairement dans ce secteur, il est essentiel de pouvoir en faire une analyse du point de vue climat : le projet doit pouvoir justifier, de manière réglementaire mais aussi très concrètement aux citoyens dans le cadre du débat public, qu'il participe au maximum aux **efforts immédiats et significatifs nécessaires à la préservation de notre avenir climatique**.

Les effets du réchauffement climatique déjà engagé par rapport à l'ère pré-industrielle, soit un peu plus de 1°C en moyenne, sont déjà visibles à la Réunion. **Sécheresses de plus en plus marquées** (saisons des pluies 2018-2019 (3) et 2019-2020 les plus sèches depuis près de 50 ans), température moyenne en hausse de +0.2°C par décennie sur notre territoire (4), **hausse du niveau de la mer avec retrait des plages...**

C'est dans ce contexte d'urgence qu'a été signé l'accord de Paris en 2015, définissant un cadre mondial d'action pour contenir l'élévation de température sous la barre des 2°C, et si possible 1,5°C (5). Pourquoi s'inquiéter pour quelques dixièmes de degrés ? Parce que la différence d'impact à long terme est massive : **l'élévation moyenne du niveau des mers à la Réunion pour 2100 sera comprise entre 30cm et 1m**, selon des scénarios qui varient de quelques degrés au plus...en réalité donc, chaque centième de degré, et donc **chacun de nos efforts dans le bon sens, va compter**.

La France s'est ainsi dotée en 2015 d'une stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui vise à diviser par 6 les émissions de GES en 2050 par rapport à 1990, soit une baisse de 6% par an (6) - et déjà de 55% d'ici 2030 (7). Ces objectifs sont déclinés au niveau de la Réunion dans le schéma régional climat air énergie (SRCAE) (8), dont la dernière version (2013) visait une baisse de 10% des émissions de GES en 2020 pour les aspects énergie. Or les émissions sur le volet énergie des transports ont augmenté de près de 16% de 2013 à 2019.

Notre analyse du projet Néo montre que celui-ci ne ferait qu'aggraver cette dérive de nos objectifs climatiques pour la Réunion, et nous amène à présenter des alternatives concrètes et chiffrées.

LE MANQUE D'EVALUATION CARBONE NE PEUT CACHER L'INCOMPATIBILITE CLIMAT DE NEO

Le projet NEO est présenté comme un projet de réaménagement de l'espace du Barachois, avec des objectifs aussi divers que "rétablir l'accès à l'océan", "préserver et valoriser [son] environnement", "repenser la mobilité", et en faire "un atout du développement économique". Or les propositions détaillées de la maîtrise d'ouvrage et les montants avancés portent uniquement sur la capacité à enfouir ou à déporter sur la mer la route nationale traversant Saint-Denis et à la faire passer d'1x2 voies en 2x2 voies.

Nous nous concentrons donc sur cette partie chiffrée, qui est aussi la plus en lien avec la problématique climat. Il apparaît en effet que le projet **concentre les moyens sur le renforcement du "système voiture"**. Cependant, malgré des options d'aménagement routier très lourdes en énergie et matériaux, aucun bilan carbone même approximatif n'est établi de ces travaux, malgré la disponibilité de bureaux d'études qualifiés localement et un coût très limité de l'exercice. Pour obtenir un ordre d'idée, l'**impact carbone d'un m³ de béton est de l'ordre de 2 tonnes équivalent CO₂**, soit l'équivalent d'un aller simple Saint-Denis / Paris.

L'impact carbone total serait donc considérable compte tenu des dizaines de milliers de m³ qui seraient requis, notamment pour les tracés mer et tunnel.

Le dossier montre par ailleurs que le trafic automobile est prévu en hausse, malgré les quelques aménagements évoqués pour les transports en commun et le vélo. La maîtrise d'ouvrage a d'ailleurs confirmé que le projet permettrait un accroissement de la circulation par rapport à la situation sans projet. Cela se traduit directement dans l'évaluation économique présentée, qui montre un **impact globalement nul sur les émissions de GES liées à la consommation de carburant, malgré une fluidification du trafic évaluée comme très significative** : économiquement cela équivaudrait à environ 400 millions d'euros de "bénéfices" pour la population. C'est donc bien que la baisse de consommation *par voiture* liée à cette fluidification est compensée par une **hausse du trafic automobile due au projet**. De même, les gains en pollution atmosphérique et nuisances sonores sont jugés quasi nuls, malgré les objectifs affichés de "pacification" et d'augmentation de l'agrément au niveau du Barachois.

Aucune compatibilité du projet Néo avec les objectifs climat du territoire, notamment le dernier SRCAE, ne peut donc être établie, et aucune des options proposées ne peut donc être considérée comme "un choix". Au contraire, tous les éléments convergent pour indiquer que le projet agraverait lourdement la dérive de l'impact carbone des transports à la Réunion, a fortiori en rapport avec la trajectoire beaucoup plus ambitieuse qui est désormais établie à l'échelle nationale et sera répercutee *in fine* dans les planifications locales.

DES SOLUTIONS POUR SORTIR DU SYSTEME VOITURE ET LIBERER LE BARACHOIS

Pourquoi ne pas avoir offert au débat public une alternative ambitieuse de réduction du trafic

automobile, ce qui est une **manière bien plus durable de répondre aux objectifs affichés sur le Barachois ?**

Un autre Néo, plaisant, durable et compatible avec nos objectifs climat, pourrait ainsi être imaginé et conçu. Il s'agirait **d'organiser dès aujourd'hui la sortie du "système voiture"** et de concentrer les moyens alloués initialement pour articuler le **développement de systèmes de mobilités alternatifs**, par exemple :

- En développant de manière ambitieuse des **transports en commun urbains et interurbains efficaces** et parfaitement interconnectés - permettant des déplacements à des vitesses bien supérieures à celles évaluées en voiture dans le rapport Néo (13,6 km/h en heure de pointe en 2030)
- En encourageant la **marche et un réel "système vélo"** - au-delà du seul allongement des pistes - dans un environnement urbain fortement végétalisé et ombragé, et où la voiture serait "effacée" dans des parkings silos positionnés stratégiquement hors centre-ville
- En développant le **covoitage**, particulièrement efficace pour les trajets domicile-travail, grâce au développement des infrastructures, services et accompagnements adaptés

C'est ce que propose et évalue le Shift Project dans son dernier rapport "*décarboner la mobilité en vallée de la Seine*", réalisée avec l'ADEME, les régions Ile-de-France et Normandie, les collectivités territoriales et autorités organisatrices de la mobilité concernées. **Ces leviers sont détaillés en termes de politiques publiques spécifiquement pour chaque territoire étudié et chaque levier** : infrastructures, services, réglementation, actions de sensibilisation etc.

Les résultats sont éloquents : **il est possible de réduire drastiquement la circulation automobile à une échéance de 10 ans** à compter d'aujourd'hui.

- jusqu'à 30% avec un système vélo complet et ambitieux, même à l'échelle d'une région comme la Normandie, bien plus étendue que la Réunion
- de près de 10% avec des transports publics express ou un covoitage efficaces, y compris dans le contexte d'un département comme le Calvados

On réduirait d'autant les émissions de gaz à effet de serre (GES), mettant la Réunion sur une trajectoire climat plus durable. La pollution en particules fines et en oxydes d'azote, en partie responsable de la forte prévalence de maladies respiratoires à la Réunion, serait réduite d'autant.

On réduirait aussi fortement les dépenses des ménages - et donc le risque de crises sociales comme celle exprimée par les gilets jaunes -, jusqu'à 375 euros par an avec un système vélo. Ces économies peuvent plus que compenser le coût total pour la puissance publique, qui lui-même serait bien inférieur que dans les scénarios Néo actuel : ainsi **les investissements et services pour organiser correctement le covoitage ne coûteraient que quelques euros par an et par habitant** au Havre, ville de taille similaire à Saint-Denis. Les financements européens pourraient aussi être beaucoup plus largement mobilisés que pour Néo, dans le cadre de la politique climat européenne.

CONCLUSION

L'analyse du projet Néo a démontré la **problématique au fondement même de sa conception** - et donc dans toutes ses "variantes" proposées : le projet viendrait renforcer la **dépendance de la mobilité de la Réunion au "système voiture"**, encourageant toujours plus leur usage et leur achat, ce qui conduira rapidement à une nouvelle saturation, au "besoin" de nouveaux projets...et ainsi de suite.

Cela conduirait à son tour à une **impasse climatique**, avec des conséquences dramatiques sur l'avenir de la vie à la Réunion dans son ensemble - mais aussi une dépendance accrue à des énergies fossiles dont l'approvisionnement se tarie, comme analysé par ailleurs par le Shift Project (9).

Néo pourrait au contraire être **repensé comme un projet d'articulation d'une ambition nouvelle de sortie du système voiture**, avec pour point d'ancrage le Barachois, apaisé et ouvert sur la ville. La remobilisation des moyens prévus pour la route permettrait d'accélérer et de compléter la mise en œuvre des projets de mobilité alternative déjà planifiés (TAO, RRTG, plans vélos...) pour en faire rapidement de véritables "systèmes" alternatifs, pour une mobilité efficace, agréable et durable.

Le groupe des Shifters Réunion est disponible pour aider les maîtres d'ouvrage à **se saisir de la méthodologie et des propositions** du Shift, afin de concevoir cette alternative ambitieuse qui aidera à préserver notre avenir face aux risques climatiques et énergétiques.

Sources :

¹ Changement climatique 2013, les éléments scientifiques. Résumé à l'intention des décideurs GIEC, 2013

² Bilan énergétique de la Réunion 2019, OER

³ Bilan de la Saison des Pluies 2018-2019, Météo France 2019

⁴ Le changement climatique à la Réunion, Météo France 2015

⁵ https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_fr

⁶ <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

⁷ <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/12/12/laccord-de-paris-a-5-ans-continuons>

⁸ <http://www.reunion.developpement-durable.gouv.fr/schema-regionale-climat-air-energie-srcae-r67.html>

⁹ L'Union européenne risque de subir des contraintes fortes sur les approvisionnements pétroliers d'ici à 2030 – Analyse prospective prudentielle, The Shift Project 2020