



FRANCE

12/08/2009 19:59
Autoroutes, aéroports, barrages : le test écologique

Le plan de relance décidé par l'état qui a accéléré des projets d'infrastructures est-il compatible avec le Grenelle de l'environnement ? Tour de France des chantiers qui font débat



Des personnes manifestent contre le projet de construction d'un terminal méthanier sur le site du Verdon-sur-Mer, à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde. (Photo AFP/Andrieu)

Le gouvernement vient de décider l'abandon du projet de terminal du Verdon au nom de ses engagements pris lors du Grenelle de l'environnement. « C'est l'exception qui confirme la règle », juge toutefois Jean-Louis Roumégas, porte-parole des Verts. Selon lui, le Grenelle devrait empêcher par exemple l'extension des projets autoroutiers alors que le plan de relance, lui, les favorise. « Chaque élu se dépêche pour terminer son autoroute, accuse de son côté Michel Dubromel, de France nature environnement (FNE), alors que les infrastructures ferroviaires, elles, marquent le pas. »

Les engagements du gouvernement en faveur de l'environnement sont de plus en plus souvent évoqués devant la justice par ceux qui tentent de s'opposer de grands projets d'infrastructures, notamment routières. De son côté, l'Alliance pour la planète, collectif d'associations de défense de l'environnement, dénombre des projets jugés « grenelle-incompatibles » (http://www.alliance.fr) (voir carte ci-contre).

Le sénateur UMP de Saône-et-Loire, Jean-Paul Emorine, président de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, se veut pragmatique. « Dans les négociations sur le Grenelle, nous n'avons jamais voulu séparer le volet économique du volet écologique, c'est impossible. » Le parlementaire ne craint donc pas de voir des projets actuels d'infrastructures remis en question. Mais il évoque une prise en compte accrue de leur impact sur l'environnement et des mesures compensatoires plus importantes. La loi Grenelle 2 qui sera débattue lors de la prochaine session parlementaire devra sans doute trouver un compromis entre principe écologique et plan de relance.

1. Le terminal méthanier du Verdon abandonné

C'est la première manifestation concrète des engagements pris lors du Grenelle de l'environnement. L'Etat a annoncé, le 24 juillet, son rejet du projet de port méthanier, porté par la société néerlandaise 4Gas, au Verdon-sur-Mer. « L'estuaire de Gironde est le seul estuaire encore naturel en Europe. Il abrite la dernière population d'esturgeons, des zones de protection spéciale, et un parc naturel marin est engagé », avait alors justifié Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et président du conseil général de Charente-Maritime.

Les huit parlementaires de Charente-Maritime, UMP et PS confondu, se sont félicités de cette décision qui protège l'activité touristique de leur département. À l'inverse, certains élus girondins, à l'image d'Alain Juppé, maire UMP de Bordeaux, et de la députée PS Michèle Delaunay, déplorent une décision de l'Etat qui « va à l'encontre des intérêts de notre région et de notre pays ». Selon Patrick Thomas, président démissionnaire du conseil de développement du port de Bordeaux, ce terminal méthanier aurait assuré 26 millions d'euros de retombées financières chaque année et créé 200 emplois directs et indirects, sans compter sa construction. L'investissement prévu par 4Gas était de 400 millions d'euros. Furieux de manquer une telle occasion de dynamiser leur activité, 60 % des cadres du port ont fait grève le 5 août et le personnel non-cadre a décidé en guise de protestation de ne plus travailler la nuit et les week-ends.

2. L'autoroute A65 Langon-Pau aménagée

Le plus grand chantier autoroutier de France (150 km) a résisté au Grenelle de l'environnement et au moratoire annoncé sur la construction d'autoroutes. Le 4 juin 2008, Jean-Louis Borloo, ministre de l'écologie, a donné son feu vert pour l'autoroute A65, qui doit relier en 2010-2011 Langon, en Gironde, à Pau, dans les Pyrénées-Atlantiques. Mais, les travaux ont pris six mois de retard, en raison des recours engagés devant les juridictions nationales par les opposants, notamment la Sepanso Aquitaine. L'association s'inquiétait du trajet de l'A65 qui traverse les coteaux du Béarn et les zones humides des Landes, où vivent des espèces protégées, tels les écrevisses à pattes blanches et le vison d'Europe.

Si ces requêtes ont été rejetées par les tribunaux, l'Etat a toutefois demandé au concessionnaire, le groupement Alléniér, des mesures de compensation environnementale. « Nous devons reconstituer ou sécuriser 1 400 hectares d'habitats d'espèces protégées », indique Christian de Firmas, directeur technique adjoint d'Alléniér. Résultat, le coût de construction de cette autoroute, évalué à 1,2 milliard d'euros, devrait augmenter de 300 millions d'euros. L'ensemble est financé par des fonds privés. Mais, « cette autoroute est indispensable », avancent les élus régionaux. Alain Juppé, maire UMP de Bordeaux, et Alain Roussel, président PS du conseil régional d'Aquitaine. Selon eux, l'A65 va permettre d'éviter la route départementale actuelle, connue pour sa dangerosité (48 morts en cinq ans), et contribuer au développement économique de la région, en désenclavant Pau, qui ne sera plus qu'à 1 h 30 de Bordeaux, contre 2 h 20 aujourd'hui.

3. A Flins, le projet de circuit de Formule 1 controversé

Le débat n'en finit pas de rebondir autour des projets de remplacement du vétuste circuit de Formule 1 de Magny-Cours (Nièvre). Après que Bernie Ecclestone, le patron et « grand argentier » de la F1, eut fait part de sa volonté de voir le Grand Prix de France se dérouler sur un nouveau circuit, plus moderne et mieux équipé que Magny-Cours, de nombreux projets ont vu le jour. Ainsi, plusieurs lieux ont été évoqués pour la construction de ce nouveau circuit, à Sarcelles (Val-d'Oise), Marne-la-Vallée (Seine-et-Marne) et plus récemment à Flins (Yvelines).

La controverse autour de ces projets met face à face deux logiques. D'un côté, celle défendue par les nombreux collectifs anti-circuit, dans le sillage du Grenelle de l'environnement. Ils opposent tous les mêmes griefs : la mise en péril de l'agriculture locale – notamment les 140 ha d'exploitations bio à Flins –, les nuisances sonores, la pollution de l'air et des sols, le site de Flins se situant de surcroît sur la deuxième plus grande zone de captage d'eau potable d'Île-de-France, et enfin la dépense de 150 millions d'euros dans un « investissement du passé », selon les termes de Jean Mallet, maire de Mézy-sur-Seine et porte-parole du collectif « Flins sans F1 ».

L'autre logique, défendue entre autres par le président du conseil général des Yvelines, Alain Schmitz (UMP), ou le député et maire PS de Sarcelles, François Pupponi, vante l'intérêt économique du projet, dans des régions marquées par le chômage et traditionnellement portées vers l'industrie automobile. Dans le débat, la position du gouvernement n'est elle-même pas très claire. « Une véritable cacophonie », regrette Jean Mallet. Entre François

- Regrets...
- Le Grenelle 1
- A lire...
- L'intégralité du projet de loi
- A lire...
- L'autoroute a dû contourner les tourbières polonaises
- Dossier...
- Le Grenelle de l'environnement

DOSSIER

- Les élections allemandes
- et aussi ...
- La recherche médicale au pays des Yachtos
- Sur les pas de Tolstoy
- Les nouveaux écots de fête

accident antilles auby biotique congrès constitution crash
crise crise financière dati dimanche ouranisme
france gouvernement
exclusion famille fillon
grève guadeloupe hôpital immigration justice
logement loi manifestations marine auby mineurs riot modems
parlement politique prison précarité ps reforme
sarkozy sdf social
reims réforme royat sénat taxe carbone tempête
syndicats ségeline royat sénat taxe carbone tempête
travail ump école éducation



Sélection livres

LANGUE MORTE - BOSSUET

voir la sélection de la semaine

Liens commerciaux

- Prêt Personnel
- Hôtel de Charme
- Oenologie
- Achat Voiture

INFORMATIONS FINANCIÈRES

- TOUS LES COMMUNIQUÉS

Découvrez la Boutique **la Croix**

Musique

Fillon, qui soutient à demi-mot le projet de Flins, Christian Blanc, secrétaire d'Etat chargé du développement de la région capitale, qui supporte celui de Sarcelles, et le ministre de l'écologie, Jean-Louis Borloo, qui ne goûte guere le principe même de nouveau circuit, la question est loin d'être tranchée.

4. Le nouvel aéroport de Nantes lancé mais toujours contesté

L'idée d'installer un aéroport à Notre-Dame-des-Landes, une commune située à 20 kilomètres au nord de Nantes, remonte aux années 1960 et à la volonté d'accueillir le Concorde. Aujourd'hui, les motivations ont changé, mais le projet reste le même. Il s'agit de construire un nouvel aéroport, sur 1 650 ha, pour remplacer l'actuelle infrastructure, appelée « Nantes-Atlantique », située au sud de la ville. Reconnu d'utilité publique par un décret signé de la main de Jean-Louis Borloo, ministre de l'écologie, en février 2008, le projet fera l'objet d'un appel d'offres en octobre prochain, avant le choix du concessionnaire en 2010.

Pour ses défenseurs, le Parti socialiste, notamment Jean-Marc Ayrault, maire de Nantes, l'UMP et les acteurs économiques locaux, il s'agit d'un transfert de l'actuel aéroport dans une nouvelle zone, les anciennes pistes étant, à terme, fermées. Cet aménagement de grande ampleur, chiffré à 581 millions d'euros s'impose pour trois raisons : éviter la saturation de Nantes-Atlantique, qui compte 2,8 millions de passagers par an pour une capacité maximale de 4 millions, résoudre les problèmes de sécurité et des nuisances sonores, 10 000 vols passant au-dessus de la ville chaque année, et offrir au Grand Ouest un aéroport d'envergure internationale et de haute qualité environnementale (HQE). « Le projet a déjà fait l'objet d'un débat et d'une enquête publics en 2003 et 2006, puis de réunions dans le cadre du Grenelle de l'environnement », précise-t-on au cabinet de Jean-Marc Ayrault.

En face, les opposants, majoritairement des écologistes et des riverains, ont organisé une « Semaine de la résistance » au début du mois d'août. L'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet de l'aéroport (Acipa) dénonce un projet en totale contradiction avec les engagements pris lors du Grenelle. « Il va entraîner la disparition d'une cinquantaine d'exploitations agricoles, multiplier les émissions de gaz à effet de serre à cause des avions et du trafic routier pour rejoindre l'aéroport et enfin détruire une région de bocage exceptionnelle », détaille Geneviève Lebouteux, présidente de Solidarités Ecologie. Tous plaident pour l'aménagement de l'équipement existant, en construisant une piste perpendiculaire à l'actuelle. Ce qui éviterait le survol de Nantes, coûterait moins cher et permettrait de développer les transports en activité. Un projet, qui selon eux, relève du « bon sens ».


5. La retenue d'eau des Deux-Alpes en attente

Deux stations de ski, deux projets, mais la même problématique : poursuivre l'aménagement de la montagne pour continuer à attirer les touristes. Aux Deux-Alpes (Isère), la création d'une retenue d'eau, destinée à la production de neige artificielle, attend l'arrêté du préfet. Elle devrait s'étendre sur 4,25 hectares pour une capacité de stockage de 350 000 m3. « À cause du réchauffement climatique, nous avons besoin de pouvoir assurer un enneigement de culture », justifie Etienne Arlot, directeur général des services à la communauté de communes des Deux-Alpes. En jeu, l'attractivité de cette station réputée. « Il ne faut pas que l'on se laisse dépasser par la concurrence, sinon les touristes iront ailleurs. C'est un projet important pour nous du point de vue économique. »

Mais pour les écologistes, cette retenue d'eau est prévue dans une zone naturelle encore préservée, répertoriée en zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique. Un plan d'eau bétonné remplacerait ainsi les petites mares existantes. « Nous ne sommes pas opposés à la neige artificielle en tant que telle, assure Aurélien Dautrey, de l'association Moutain Wilderness. C'est cette fuite en avant qui nous dérange : pour faire face au réchauffement climatique, on utilise de la neige artificielle qui contribue elle-même au réchauffement climatique. On est en train de brader l'environnement pour faire de l'économie à court terme. »

A 60 kilomètres, à Valloire (Isère), c'est la création d'un stade de slalom qui fait débat. « Il existe déjà cinq pistes de slalom en Savoie, même si elles ne sont pas toutes réservées aux professionnels, explique André Collas, de la Fédération régionale de protection de la nature (Frapna). On désespère de voir disparaître des pans entiers de montagne sous les pylônes et les équipements lourds. » Du côté de la mairie, on cherche à attirer des professionnels. « C'est un surplus de clientèle non négligeable », reconnaît le maire, Christian Grange, qui rappelle que sa commune, comme beaucoup d'autres, dépend à « 100 % du tourisme ».

Dossier réalisé par Nicolas César, Olivier Faure, Claire Hache, Estelle Maussion et Michel Walntrop

 Retour haut de page

Dans la rubrique France

Un plan pour rassurer les petits patrons

Le revenu de solidarité étendu aux jeunes

Comment se libérer de l'alcool

Les clandestins de Calais évacués, d'autres demantelements annoncés

La justice cherche la vérité dans le dossier Clearstream

>> Tous les articles de la rubrique