

Tout-béton et grands projets : retour vers les années 1970

Blog publié le 18/03/2015 à 13:21

La promotion du tout-béton et des grands projets uniques seuls capables d'apporter à une région la prospérité économique nous ramène à une vision pompidolienne de l'aménagement du territoire.

Sommes-nous revenus dans les années 1970 ? Les éternels recommencements de la mode vestimentaire n'en sont pas le seul signe. La promotion du tout-béton et des grands projets uniques seuls capables d'apporter à une région la prospérité économique nous ramène à une vision pompidolienne de l'aménagement du territoire.

Il y a les exemples nationalement connus.

C'est l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, présenté par ses partisans comme indispensable au développement économique de la région nantaise pour cause de saturation – alléguée – de l'aéroport actuel.

C'est la retenue d'eau de la vallée du Tescou, à Sivens, sans laquelle l'agriculture locale est condamnée à s'effondrer. Y a-t-il une rivière qui coule naturellement ? Selon la logique d'aménagement fluviale à la française, s'il y a une rivière, il faut la bétonner. Cela a été fait pour des fleuves et rivières plus grands (le Rhône, le Rhin). On les avait « rectifiés » (sic), comme si leur état naturel constituait une erreur. On se rend compte maintenant qu'en canalisant un cours d'eau naturel dans du béton, on court le risque de l'assécher et d'inonder ses rives, voire plus que les rives. On se rend compte surtout qu'un cours d'eau et son lit majeur ont bien d'autres fonctionnalités que de faire transiter le plus d'eau possible, le plus vite possible, vers l'aval. Qu'importe. Il faut bétonner.

C'est toute la plaine de l'Est lyonnais, vouée à l'agriculture il y a encore quarante ans, où alternent zones industrielles, zones d'activité et océans de pavillons récents sortis de nulle part, et où la biodiversité s'est effondrée sous les assauts méthodiques du béton. Le futur grand stade de l'Olympique Lyonnais n'y est qu'un épiphénomène. Initialement, le terrain retenu pour sa construction devait d'ailleurs être celui d'un hypermarché, sans que cela suscite trop d'émoi.

Peu importe qu'à Notre-Dame-des-Landes comme à Sivens, les études d'impact écologiques soient très défavorables et les conséquences à moyen et long terme des projets soient décrites comme plus que néfastes. Le développement économique espéré à court terme vaut bien ces sacrifices.

Il y a aussi des projets où tout est prêt pour l'explosion sociale et écologique.

C'est le Center Parcs de Roybon, sur le plateau des Chambaran, à l'Ouest de Grenoble, à la frontière avec la Drôme. Le sol y est pauvre, d'où l'étymologie populaire faisant des Chambaran des « champs bons à rien ». La région est la laissée pour compte du développement de l'Isère, loin de la prospérité de Grenoble et de ses nanotechnologies, des stations de montagne et de leur économie touristique florissante. Malgré le fonctionnement habituel des Center Parcs (les emplois offerts aux habitants des lieux sont de 9h par semaine), une partie des habitants attend l'arrivée du Center Parcs comme la manne providentielle qui fournira enfin un emploi sûr. Aux confins de l'Isère et de la Drôme, la tension est à son comble. Et les Drômois de la vallée de la Galaure, voisins de dix kilomètres, essaient d'attirer l'attention sur les conséquences du projet sur leur propre desserte en eau.

Il y a aussi les projets « hyper ». L'hyper-incinérateur d'Échillais, près de Rochefort (Charente-Maritime), projet porté, comme Notre-Dame-des-Landes, par Vinci. Le projet est jugé inutile par les riverains et dénoncé comme néfaste par les associations de défense de l'environnement, dont la Ligue pour la Protection des Oiseaux (qui a son siège national à Rochefort), et par les conchyliculteurs. En effet, le marais charentais est une zone d'une très grande richesse écologique, et la zone sur lequel le futur incinérateur aura un impact s'étend jusqu'aux bassins huîtres de Marennes-Oléron, dont la réputation n'est plus à faire. Mais le projet est « hyper ».

Et il y a les régions où l'attractivité naturelle ne suffit plus et où il en faut encore plus. C'est le sud du département des Landes. Jusque-là, la côte Atlantique appuyait son offre touristique sur la beauté des paysages et le moindre bétonnage du littoral par rapport à la côte méditerranéenne. Cela ne suffit visiblement plus. Deux projets sont portés par le conseil général : un « complexe golfique et résidentiel » et un « parc d'attraction nautique », avec, s'il vous plaît, une « vague artificielle géante ». Il est vrai que, jusque là, le département des Landes n'a jamais su attirer suffisamment les surfeurs et qu'il fallait bien ça pour attirer touristes et amateurs de sports nautiques.

Un autre avatar du bétonnage à outrance est le tout-autoroutier. Les départements du Rhône (scindé au 1er janvier en département du Rhône et métropole lyonnaise) et de la Loire s'opposent depuis vingt ans sur la construction de l'A45, énième autoroute destinée à désaturer l'autoroute Lyon-Saint-Étienne. La promesse de l'A45 ? Désaturer l'axe Saint-Étienne-Lyon. Ni le caractère dévastateur du projet un sur plateau riche au plan agricole (fruits et légumes, élevages à taille humaine fournissant en circuits courts et Lyon et Saint-Étienne) et écologique (Busard cendré, Chouette chevêche), ni l'enfermement prévu d'une de ses extrémités dans un nœud autoroutier déjà saturé – synonyme d'anéantissement du gain de temps espéré – ne semblent avoir prise sur les hommes politiques favorables au projet. Autoroute égale progrès, salut, rédemption.

Toujours dans le Rhône, des élus du Beaujolais ont repoussé les limites de l'absurde. Tarare et Amplepuis sont deux villes séparées par un col à la pente sévère périclitant depuis l'effondrement des industries qui les faisaient vivre. Pour les désenclaver, l'idée a été émise de transformer l'ancienne voie romaine, dite route Napoléon (actuellement un chemin, pas même une route goudronnée) en voie rapide à camions. Seul problème : le brouillard est fréquent et la pente dépasse les 10%. Autrement dit, une route serait hautement accidentogène, y compris au plein cœur d'un bourg. Mais la route, surtout « rapide », c'est le bien, le chemin, c'est le mal et tant pis si les poids lourds, premiers destinataires du projet, ne pourront pas tous l'emprunter en raison de la pente. Tant pis aussi si le gain de temps estimé est inférieur à ... cinq minutes. Malgré un avis du commissaire enquêteur public plus que défavorable (quatre points positifs, trente-cinq négatifs), le projet a été voté lors du dernier conseil général du département du Rhône uni (le Rhône a été scindé au 1er janvier en métropole lyonnaise et département du Rhône et le conseil général sera scindé après les élections départementales de la fin du mois en deux assemblées.

Tous ces exemples ont un point commun, le retour en force de la croyance que le salut et la prospérité naîtront du bétonnage intensif, de l'artificialisation de ce qui est naturel. La nature est rétrogradée au rang de superflu et inutile ne pouvant pas donner le plaisir et les avantages que seul l'artificiel peut accorder. Oubliés, les acquis de la science sur les services rendus par les écosystèmes : épuration de l'eau et de l'air, refuge d'auxiliaires de l'agriculture, ou tout simplement beauté apaisante. C'est l'idée que la nature seule ne vaut rien, qu'elle n'atteint pas sa quintessence si l'homme ne l'a pas remodelée pour y laisser sa marque. Les projets de tourisme nient volontairement tous les éléments du patrimoine local qui pourraient être mis en valeur : la beauté et le calme de la côte landaise encore non recouverte de béton ; l'architecture et les savoir-faire traditionnels du Bas-Dauphiné qui pourraient développer le tourisme. On se croit revenu à nos livres d'enfant vantant les mérites du « paysage aménagé » aux cours d'eau rectilignes, sillonné de voies rapides tirées au cordeau, longées par quelques arbres au garde à vous.

On croyait enfin laissée de côté la conception pompidolienne de l'aménagement des territoires, son culte du tout-béton-bagnole, sa ruralité remembrée, ses cours d'eau « rectifiés », son fantasme de planète remodelée au bulldozer de l'équateur aux pôles. Force est de reconnaître qu'elle a encore de beaux jours devant elle.

[www.lavie.fr/ blog/mahaut-herrmann/tout-béton-et-grands-projets-retour-vers-les-années-1970](http://www.lavie.fr/blog/mahaut-herrmann/tout-beton-et-grands-projets-retour-vers-les-années-1970)

Paris, le 20 janvier 2015

Communiqué
La FNAUT réaffirme son soutien au projet ferroviaire Lyon-Turin

La FNAUT approuve la démarche du gouvernement qui envisage un financement du projet ferroviaire Lyon-Turin à partir d'un péage sur le trafic routier de fret franco-italien. Elle condamne les critiques injustifiées du projet émises par les écologistes EELV.

Un financement légitime et efficace

Le gouvernement vient de confier aux parlementaires Michel Destot et Michel Bouvard une mission relative au financement du projet Lyon-Turin à partir d'un péage routier autorisé par la directive européenne Eurovignette. Cette initiative répond à une demande de longue date de la FNAUT.

La FNAUT rappelle que la Suisse a pu financer seule, sans aide de l'Union Européenne, la construction de deux tunnels ferroviaires de base, le Lötschberg (36 km) et le Gothard (57 km), en instaurant une redevance kilométrique poids lourds dite RPLP.

Un projet écologique et européen

Le trafic routier de fret transitant à travers les Alpes Françaises (2 600 000 camions par an soit plus de 90 % du trafic total de fret) a transformé les vallées alpines, les autoroutes d'accès et la Côte d'Azur en couloirs à camions dangereux et pollués. Pendant ce temps, la Suisse a investi massivement sur le rail pour endiguer un trafic de seulement 1 200 000 camions par an.

D'autre part, l'Italie est le seul pays voisin très mal relié à la France par le rail, qu'il s'agisse de l'infrastructure ou des services, si bien que les déplacements de personnes entre la France et l'Italie du Nord s'effectuent essentiellement par avion (plusieurs millions de passagers par an) et par route.

Le Lyon-Turin est un projet structurant d'aménagement du territoire européen. Sa réalisation facilitera un rééquilibrage économique entre l'Europe du nord et l'Europe du sud.

Des critiques incompréhensibles

La ligne existante empruntant le tunnel de Modane est certes peu utilisée aujourd'hui. Mais cette ligne de montagne culmine à 1 300 m d'altitude et son exploitation est très coûteuse. Elle ne sera jamais saturée : elle est en effet à un tunnel de base culminant à 600 m d'altitude ce que la RN 6, qui passe par le col du Mont-Cenis, est au tunnel du Fréjus et à ses autoroutes d'accès.

L'exemple du tunnel suisse du Lötschberg confirme l'intérêt d'un tunnel de base : 4 ans après sa mise en service, le trafic annuel de fret y est passé de 3,8 à 11,3 millions de tonnes.

Il est illusoire de croire que l'abandon du Lyon-Turin bénéficierait au réseau ferré existant : il entraînerait au contraire de nouveaux et très coûteux investissements routiers sur l'axe France-Italie.

Loin d'être le « grand projet inutile » diabolisé par les écologistes, le Lyon-Turin, grâce à une redevance routière, peut permettre un transfert massif du trafic routier sur le rail, et contribuer ainsi à la réduction de la pollution des vallées alpines et des émissions de gaz à effet de serre.

Contact presse : Jean Sivardière, président de la FNAUT, tél. 04 76 75 23 31