

REPÈRES

Le « Grenelle 1 »

► **Définitivement adopté le 23 juillet dernier, le projet de loi « Grenelle 1 »** inscrit dans le droit français les grands objectifs en matière de développement durable, retenus lors des tables rondes d'octobre et décembre 2007. Parmi les grands principes de la loi, le renversement de la charge de la preuve entraîne l'obligation, pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, de prouver qu'une alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.

Les principaux engagements

► **Lutter contre le changement climatique.** Il est prévu de diminuer de 20 % les émissions de CO₂ dans le secteur des transports d'ici à 2020 en privilégiant par exemple les investissements ferroviaires et maritimes, en limitant les nouvelles structures autoroutières, et en réduisant les impacts des transports aériens ; une baisse de 50 % de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ par passager est prévue d'ici à 2020. La France compte par ailleurs diviser par quatre l'émission de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

► **Protéger les milieux naturels.** L'État s'engage à stopper la perte de biodiversité à l'horizon 2010 en constituant notamment une « trame verte » et une « trame bleue » facilitant la circulation des espèces dans les milieux aquatiques et naturels et en créant de nouvelles aires protégées.

► **Préserver la santé et l'environnement.** Il s'agit par exemple de lutter contre l'étalement urbain et la régression des surfaces agricoles et naturelles au profit du développement de l'agriculture biologique, qui devra atteindre 6 % de la surface agricole en 2012, et 20 % en 2020. D'autre part, la politique de réduction des déchets sera renforcée et le taux de recyclage largement accru pour atteindre 75 % dès 2012 pour les déchets ménagers et les entreprises.

SUR WWW.LA-CROIX.COM
Retrouvez la loi Grenelle 1 dans la Navette.

Les arbitrages difficiles entre économie et écologie

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

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 à 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 « grenello-incompatibles » (<http://www.lalliance.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'infra-

structures 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.

Les projets contestés par les écologistes



Source : L'alliance pour la planète, collectif d'associations de défense de l'environnement

1. Le terminal méthanier du Verdon abandonné

C'est la première manifestation concrète des engagements pris lors du Grenelle de l'environnement. L'État 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'État aux transports et président du conseil général de Charente-Maritime.

Les huit parlementaires de Charente-Maritime, UMP et PS confondus, 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'État 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.

Les opposants au projet rétorquent que ce port méthanier aurait détruit plus d'emplois qu'il n'en aurait créés. La Charente-Maritime est le deuxième département touristique de France. Une baisse de 10 % de la fréquentation touristique équivaldrait à une perte de 629 emplois en été et 149 en hiver, souligne le comité départemental du tourisme. « Sur les communes côtières médocaines, un emploi sur trois est directement généré par le tourisme », ajoute Jean-Marie Andreux, porte-parole de l'association « Une pointe pour tous », qui rassemblait 6 000 opposants au projet. Aujourd'hui, il se félicite que « l'État ait suivi la voix de la raison, sans céder aux sirènes de l'économie ». « Je ne comprends pas qu'on ait pu imaginer implanter un terminal méthanier dans un estuaire protégé, à 733 mètres d'une école élémentaire et 476 mètres des habitations », conclut-il.

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'État a toutefois demandé au concessionnaire, le groupement Aélior, 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'Aélior. 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 Rousset, 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 ce débat, la position du gouvernement n'est elle-même pas très claire. «Une véritable cacophonie», regrette Jean Mallet. Entre François Fillon, qui soutient à demi-mot le projet de Flins, Christian Blanc, secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, qui supporte celui de Sarcelles, et le ministre de l'écologie, Jean-Louis Borloo, qui ne goûte guère 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 Écologie. 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».

» 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.»

À 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 MAUSSON ET MICHEL WAINTRUP

VU DE POLOGNE

L'autoroute a dû contourner les tourbières polonaises

La réserve naturelle de la Rospuda a été préservée sous la pression de la Commission européenne

VARSOVIE
De notre correspondante

Le bras de fer avait commencé en février 2007. À Augustow, dans le nord-est de la Pologne, commençait alors les premiers travaux de construction d'une autoroute. À quelques encablures de là se trouve la vallée de la Rospuda, une zone classée Natura 2000, vierge de toute construction humaine. Cette zone de tourbières et de forêts qui s'étend le long des méandres de la rivière de la Rospuda constitue une zone de nidification pour quantité d'oiseaux et plusieurs espèces endémiques s'y sont développées. Parmi les richesses de la vallée, on compte notamment 22 espèces rares d'orchidées et 19 espèces d'oiseaux protégées.

Mais la «Via Baltica», projet européen de grand axe pour rattacher les pays Baltes à la Pologne, doit traverser cette réserve écologique. Pour les défenseurs de l'environnement, c'est certain, cela va bouleverser l'écosystème. Des militants de Greenpeace organisent alors un campement en plein hiver dans la forêt. C'est l'affrontement avec les habitants d'Augustow qui n'en peuvent plus de voir leur ville traversée en continu par les poids lourds. Le pays, de fait, a besoin d'aménagements routiers: en Pologne, il n'y a que 765 km d'autoroutes.

Bruxelles menace la Pologne de sanctions

Experts et écologistes se plongent alors dans les cartes. D'après eux, il est possible de construire une autoroute tout en évitant la vallée de la Rospuda. Mais du côté du gouvernement – à l'époque dirigé par Jaroslaw Kaczynski – on estime que le coût d'un tracé alternatif est trop élevé. Et surtout, on refuse de remettre en cause un projet qui a déjà une dizaine d'années et qui est désormais critiqué par Bruxelles. Car depuis 2004, la Commission européenne s'inquiète de la lenteur de ce projet et envoie régulièrement des avertissements à Varsovie.

Lorsque le chantier commence, Bruxelles menace la Pologne de sanctions si elle poursuit les travaux. En juillet 2007, la Commission va jusqu'à saisir la Cour européenne de justice et les travaux sont alors provisoirement suspendus. Puis la majorité au pouvoir change en Pologne, et le gouvernement du libéral Donald Tusk s'empresse de classer le dossier. Un itinéraire alternatif est rapidement trouvé: en mars dernier, le ministre polonais de l'environnement rend public le projet. Le tracé est de deux kilomètres plus long que le précédent, mais évite l'ensemble de la vallée de la Rospuda. Et d'après le gouvernement, il est finalement moins coûteux.

AMÉLIE POINSSOT



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 Étienne 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.»