



ASSOCIATION LOIRE VIVANTE

Nièvre - Allier - Cher

4, route de la Répinerie

58160 Beard

Tel : 03 86 50 12 96

Fax : 03 86 50 15 52

Courriel : loirevivante.nac@rivernet.org

www.nature-environnement58.info

Inf'eau

Bulletin n° 46 - Octobre 2011

Nièvre : les «grands» projets d'avenir

Ce bulletin se propose de faire un survol des «grands» projets nivernais qui fleurissent actuellement dans les domaines industriel, énergétique, touristique et des transports. Certains d'entre eux ont déjà franchi l'étape de l'enquête publique (BIOMELEC - centrale photovoltaïque de Decize ...), d'autres sont moins avancés mais les dossiers des demandeurs sont réalisés ou sur le point de l'être (carrière de Chevenon, scierie de Sardy ...) d'autres enfin, sont encore au stade de maturation ... (l'arbre de la terre à la Charité/Loire). Tous ces projets sont présentés comme «la chance de la Nièvre» pour son développement avec pour point central la création d'emplois Ce qui conduit certains, lorsque ceux-ci sont annoncés en grand nombre de perdre tout esprit critique quant à la faisabilité du projet. Le summum aura été atteint par exemple avec celui de la mine de charbon. Le collectif «stop charbon» avait tenté de démontrer, forts arguments à l'appui, que ce projet était en l'état et à ce jour inacceptable Le ministre J.L. Borloo lui a donné raison.

Si les projets actuels sont plus modestes, les impacts environnementaux, directs/indirects, à court et long terme, qu'ils sont susceptibles d'entraîner justifient de l'attention que Loire Vivante doit leur porter. Et ce qui est à souhaiter c'est que les Nivernais soient nombreux à donner leur avis au moment des enquêtes publiques, en toute connaissance de cause ... ce qui implique qu'ils ne s'en tiennent pas seulement aux articles du JDC, ni aux propos des politiques. Force est de reconnaître que l'exercice n'est pas aisé pour le public, avec des dossiers de plus en plus complexes et une procédure d'enquête publique totalement obsolète qui oblige, à l'ère d'internet, à se déplacer en mairie ou en préfecture pour avoir accès aux dossiers.

Carrières de matériaux alluvionnaires

• Sur la commune de Chevenon

Lafarge Granulats Sud a déposé en préfecture une demande d'exploitation d'une carrière de matériaux alluvionnaires sur la commune de Chevenon, dans un secteur situé entre Loire et canal, sur la gauche du pont d'Imphy direction Chevenon. Nous résumons les caractéristiques du projet figurant dans le dossier de demande dont le gigantisme n'échappera à personne !

L'exploitation occuperait une surface de 160 ha, avec une production maximale de 900.000 tonnes par an pendant trente ans, destinée au bâtiment (secteur Roannais et région parisienne). Ils seraient acheminés par voie ferrée. Ils atteindraient la gare d'Imphy par un convoyeur à bandes, sur 4 km

qui passerait au-dessus de la Loire sur un pont en appui sur les piles de l'ancien pont.

Il est question de dévier la petite Colâtre, exutoire de la station d'épuration de Chevenon, afin qu'elle ne transite pas par les futures gravières. Le nouveau tracé devrait longer la D200 avec une promenade aménagée.

S'agissant de la remise en état du site et de son affectation finale, Lafarge a sorti le grand jeu susceptible d'enthousiasmer les élus nivernais (la commune de Chevenon communique - bien imprudemment ...- depuis près de deux ans sur ce projet), à savoir un nombre impressionnant de plans d'eau selon les catégories possibles d'usagers. A savoir le **plan d'eau A** destiné à la pratique du ski nautique, **B** réservé à la pratique de la pêche, **C** pour la pratique de la voile, **D** pour la pisciculture, **E** pour la pêche de loisirs et **F** plan d'eau privé. Le premier plan d'eau (**C**) verrait le jour 10 à 15 ans après le début de l'exploitation. Enfin les plaisanciers empruntant le canal n'ont pas été oubliés : un port devrait voir le jour ainsi qu'une

passerelle longeant le pont qui enjambe le canal. Autant dire que pour **Loire Vivante**, si une extraction doit un jour avoir lieu dans le secteur il conviendra en premier lieu de réduire la voilure de ce méga projet (6 emplois à temps plein, production et administratif), tant en surface exploitée et qu'en durée d'exploitation, les concessions de trente ans ne sont plus d'actualité. Et ensuite, de présenter des études sérieuses notamment dans le domaine hydraulique ... Enfin l'évacuation des granulats jusqu'à la gare d'Imphy par voie de convoyeur à bande n'est, à notre avis, pas réalisable en raison du bruit qui impacterait tout un secteur urbanisé d'Imphy. On en reviendrait donc aux camions sur la D200 et la N81 **En dernière minute, nous venons d'apprendre que ce dossier a été jugé «irrecevable» par l'administration.** Copie à revoir donc.

• **Sur la commune de St Ouen/Loire**

Granulats Bourgogne a l'intention de demander une prolongation d'exploitation jusqu'en 2027. Cette carrière a été ouverte en 1983 pour une durée de trente ans mais l'exploitant n'a pas épuisé le volume d'extraction fixé par son arrêté préfectoral d'autorisation. Par ailleurs le site offre encore des réserves. Etant entendu que **Loire Vivante** suivra avec attention ce dossier, l'Association n'est pas opposée à cette prolongation car cette carrière ne sert qu'à la demande locale, sa continuation évite l'ouverture d'un nouveau site. Enfin, s'agissant de la remise en état du site qui se fait au fur et à mesure de l'exploitation et de sa vocation future, l'entreprise s'est engagée sur pression de notre Association dans une démarche en adéquation avec la valeur patrimoniale du site classé en partie en NATURA 2000. La remise en état a une vocation écologique et de développement de la biodiversité. Elle fait de la carrière de Saint-Ouen-sur-Loire un site pilote dans la Nièvre. Rien à voir donc avec les aménagements prévus à Chevenon.

Energies renouvelables, éolien, photovoltaïque, cogénération

• **L'éolien** - A l'horizon 2020 la Nièvre, au regard des objectifs du Grenelle de l'environnement devrait prétendre à une puissance de 130 mégawatts (entre 50 et 65 éoliennes). Actuellement il n'y a que deux zones de développement éolien validées par le préfet pour une puissance de 33 mégawatts, soit 11 éoliennes -Clamecy et Bouy- (seules les éoliennes situées dans ces zones bénéficient de l'obligation d'achat à des tarifs fixés par arrêté ministériel). Aux contraintes du département (habitats dispersés, patrimoine architectural, paysager, milieux naturels remarquables et vent ...), s'ajoutent des procédures d'autorisation contraignantes analogues à celles applicables aux installations à risque. Ces projets soulèvent le plus souvent une opposition alors que la filière éolienne, en tant qu'énergie verte bénéficie d'un bon soutien de la part de l'opinion publique. Cette non acceptabilité sociale devrait conduire à la réflexion promoteurs et élus. Une idée émerge (sur laquelle travaille l'association LE VARNE) celle de parcs éoliens «citoyens», dont les habitants seraient actionnaires.

• **Le photovoltaïque** - Fait également l'objet de plusieurs projets, Cossaye, Dornes, La Charité, Saint-Saulge, sur une surface entre 12 et 16 ha, Decize sur 30 ha (projet

EDF). Tous ces projets prévoient l'installation des ouvrages au sol, ce qui pose à nos yeux un problème de conflit d'usage avec l'agriculture puisque les ZAC créées dans notre département rural le sont sur des terres agricoles, dont la surface diminue année après année.

• **La cogénération** - Brûlage de bois pour produire de l'électricité et de la chaleur

- **BIOMELEC/FLORIDIS – La Machine** – Nous ne reviendrons pas sur ce dossier traité dans notre bulletin n°43, si ce n'est pour constater que la cueillette des premières roses, hors sol prévue fin 2011 est reportée ... sine die puisque les deux protagonistes viennent d'annoncer leur divorce. Mais tous les deux annoncent vouloir faire aboutir leur projet.

- **Projet IBV-WTT – Sardy-les-Epiry (2013 ...)** - Méga projet, l'un des plus gros pôles bois résineux en France (150 millions € d'investissements, 120 emplois directs, 200 indirects) d'un groupe industriel Belge qui doit comprendre, une unité de sciage (500.000 m3/an), une centrale de cogénération, un atelier de fabrication de pellets pour le chauffage (250.000 tonnes/an). Matière première, les résineux. Ce projet comme celui de BIOMELEC pose le problème de l'approvisionnement en bois et des conséquences sur les ressources du Morvan déjà sollicitées par les scieries de Sougy-sur-Loire, la Roche-en-Brénil (21), Autun. On ne peut que craindre le développement de cette monoculture, une exploitation intensive avec sa cohorte de coupes rases, appauvrissement et érosion des sols, sans parler de la dégradation des chemins forestiers et des routes (200 camions sur le site/jour). Ce projet peut aussi mettre en danger les forêts de feuillus (50% de la forêt morvandelle) riches en biodiversité. Faute, actuellement, d'un marché, les propriétaires forestiers de feuillus (essentiellement privés) risquent d'être tentés de les remplacer par des douglas plus rentables.* Pour **Loire Vivante**, les conséquences multiples liées au gigantisme de ce projet, le placent hors du champ du développement soutenable pour la Nièvre.

*Pour ces deux projets de cogénération, se pose donc le problème de leur adéquation aux **ressources locales disponibles**; Biomelec prévoit d'aller chercher du bois en Auvergne, et la scierie de Sardy dans vingt six départements. On nous parle d'énergie «verte» en oubliant évidemment de prendre en compte les milliers de camions sur les routes en raison des distances de transport !*

* L'association Autun-Morvan-Ecologie a créé un groupement forestier ouvert à tous pour acquérir des forêts et les gérer écologiquement. Pour toute information sur l'acquisition de parts : autun.morvan.ecologie@wanadoo.fr – Mme Lucienne HAESE 03 85 86 26 02

Tourisme

Nous terminerons par un projet qui ne fait ni dans la modestie ni dans la mesure «**l'arbre de la terre**» en bois, «un concept géant» à la Charité, pour se «sentir citoyen de la planète» de l'architecte Nicolas Normier. Cent vingt millions € (dont 60% de fonds publics ...) qui génèreraient 350 millions € d'investissements privés dans le domaine du tourisme, deux cents mètres de hauteur, vingt mètres de diamètre, un parking de 2.000 places, 250 emplois (directs et indirects), 500.000 visiteurs annuels ... Situé en bord de Loire, vue imprenable sur le fleuve royal à quarante km à la ronde ...
«Ce projet serait l'acte fondateur d'un réseau mondial de veille

et d'éveil écologique implanté sur les cinq continents», huit tours de ce type seraient à l'étude.

Les élus nivernais entendent-ils réellement pouvoir développer la filière bois et le tourisme avec ce genre de projet spectaculaire et pouvoir justifier en période de restrictions budgétaires d'une telle dépense auprès des contribuables ? Et que dire du caractère «écologique» d'un projet qui s'harmonise si mal avec La Charité et la douceur des paysages

de Loire, sans parler, une fois de plus, de la destruction de terres agricoles et des impacts qu'entraîne toute concentration excessive de véhicules. Enfin est-il nécessaire, pour se ressentir «citoyen de la planète», de devoir se hisser à deux cents mètres de haut ? Il faut noter que ce projet a été proposé à différentes collectivités françaises depuis une dizaine d'années qui, raisonnablement, ont toutes refusé.

Transports

Deux projets agitent actuellement la Nièvre, la relance de l'avion Nevers-Dijon et la ligne LGV/POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon).

● L'avion Nevers-Dijon

Depuis le mois de mars, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Nièvre a remis en place une expérience d'avion Nevers-Dijon, un aller-retour par semaine, huit places. **Loire Vivante** pose une seule question, au regard de la très faible distance entre Nevers et Dijon, desservie régulièrement par le train (alors que cet avion ni ne décolle ni n'atterrit par temps de brouillard ou de visibilité limitée ...), au regard aussi de la part de l'aviation civile dans l'augmentation incessante du CO2 dans l'atmosphère : quel est l'impact écologique respectif des deux modes de transport en matière d'émission de GES (gaz à effet de serre) ?

Le collectif **DCA58** (Défense Contre l'Avion Nevers-Dijon) en pose d'autres, notamment sur les bénéficiaires potentiels de cette liaison et sur son financement (en partie sur fonds publics).

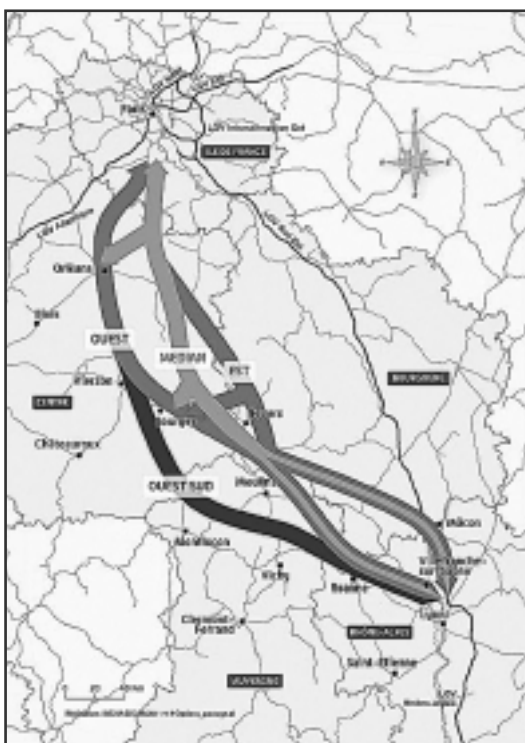
Contact pour joindre le collectif : afourcade@laposte.net

● La ligne à grande vitesse (LGV) Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon

La Nièvre est concernée par ce projet qui présente actuellement quatre tracés, dont un seul ignore la Nièvre (celui de l'Ouest-Sud qui passe par la Sologne).

Les tracés Ouest (Orléans-Vierzon), Médian (Paris-Bourges) et Est (Paris-Nevers qui aurait la préférence de Réseau Ferré de France) sont identiques pour le Sud Nivernais avec deux variantes soit par Mâcon (via Lucenay) soit par Roanne (Via Dornes).

Cette nouvelle ligne Paris-Lyon, qui serait mise en exploitation entre 2020 et 2025 a pour objectif principal le doublement de la ligne actuelle Paris-Lyon qui arriverait à saturation. Il s'agirait ensuite d'améliorer les relations transversales Est-Ouest, de relier Orléans au TGV, d'assurer un parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures, d'améliorer la relation Clermont-Lyon ainsi que la desserte de Bourges et des villes du grand centre. D'une longueur d'environ 500 km elle concernerait 5 régions, 15 départements, une vingtaine d'agglomérations et 15 millions de personnes pour un coût estimé d'environ 12 à 14 mil-



liards d'euros selon les variantes. Ce projet fait partie des lignes grande vitesse retenues en 2008 par le Grenelle de l'environnement, avec 4.500 km prévus en deux tranches, dont la deuxième de 2.500 km après 2020 (dans l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation des hydrocarbures). Les nouveaux développements ferroviaires (essentiellement des LGV) étaient estimés à 163 milliards d'euros. De telles dépenses en période de rigueur sont impossibles à financer.

C'est ce qu'estime la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale à travers le rapport Mariton (élu UMP de la Drôme) sorti au mois de mai qui tire la sonnette d'alarme sur la création de nouvelles lignes grande vitesse. La France pour les trente prochaines années n'a plus les moyens de truffier son territoire de LGV dont la rentabilité est très aléatoire. Il faut donc faire des choix, hiérarchiser les projets et surtout s'orienter en priorité vers la rénovation des infrastructures existantes.

Dans le cadre de son élaboration de projet LGV, Réseau Ferré de France (RFF) organise des **consultations auprès du public**, elles dureront quatre mois à compter du mois d'octobre.

A Nevers se tiendront deux réunions publiques : le **9 novembre** au Centre des Expositions à 19 heures, avec une présentation générale du projet, ses différents scénarios, ses effets au niveau local. Le **17 janvier**, à la Maison de la Culture, la réunion portera sur le thème «LGV et transports régionaux».

Ces deux réunions s'inscrivent dans une procédure de consultation et de participation du public placée sous l'autorité d'une autorité indépendante. L'objectif est d'assurer une information pluraliste et de favoriser l'expression de tous. Ne pas les confondre avec les réunions publiques qui

ne manqueront pas d'être organisées, par les Communautés de Communes ou d'Agglomération, la Chambre de Commerce et d'Industrie etc ... où l'exactitude de l'information n'est pas forcément assurée.

Nous lisons (déjà...) sur le site de la ville de Nevers, rubrique «ligne à grande vitesse en Nièvre» qu'il faudrait une heure entre Nevers et Paris contre 1h50 actuellement, 50 minutes pour atteindre Lyon contre 2h55 aujourd'hui. **Le problème c'est qu'il n'y aura pas de gare TGV à Nevers**, celle-ci sera située quelque part en plein champ (on appelle cela les gares «betteraves») au plus près de Bourges susceptible de fournir plus de passagers. Donc les chiffres que donne ce site sont faux, il faut y rajouter le trajet aller-retour jusque dans le Cher (et par quel mode de transport ?).

Nous ne pouvons qu'inviter les Nivernais à participer **aux deux réunions du débat public officiel**. Les dossiers déposés pour ce débat seront accessibles sur le site www.debat-public-lgv-pocl.org

Enfin le but du débat public n'est pas de fixer le tracé, cette étape interviendra au niveau de l'enquête publique, mais de donner la parole au public sur l'opportunité de cette réalisation, le fait que des tracés soient présentés ne doit pas faire croire que tout est joué.

Il s'agit donc, de poser les bonnes questions :

●- L'argument de la saturation de lignes existantes est à vérifier, c'est l'argument classique pour justifier la création d'une LGV. Le rapport Mariton souligne que les prévisions de trafic sont toujours surévaluées.

●- Il doit être démontré que les **moyens de la financer** existent et que cette ligne ne se fera pas au détriment des lignes existantes. Déjà sur le plan local, cette nouvelle ligne devra être financée par les collectivités territoriales, départements et régions. Comment les régions vont-elles pouvoir financer une LGV en plus des réseaux régionaux de trains express (TER) dont elles ont la charge (et qui est leur mission première), réseaux qui se réduisent déjà alors qu'il faudrait les développer, améliorer leur ponctualité, leur confort et la desserte des gares.

●- Ce sont les **lignes de proximité qui répondent aux besoins réels** des usagers des régions puisque environ 85% d'entre eux effectuent des trajets de moins de 50 km de leur domicile, en aucun cas une LGV qui ne transportent donc que 10 à 15% des voyageurs des grandes métropoles qui font de la vitesse leur mode de vie (le temps étant de l'argent ...) et qui sont en capacité de payer (ou de se faire rembourser ..) le surcoût pharaonique de ce type de transport (hommes d'affaires, cadres, élus, etc...).

●- Cette LGV s'inscrirait dans une **démarche d'aménagement et de développement du territoire, l'expérience contredit** cette affirmation. Le tracé rectiligne entre Paris et Lyon, qui vont encore s'hypertrophier, ne peut qu'entraîner la destruction du tissu intermédiaire avec un délaissement accru des petites

gares et par contre des dommages irréversibles en raison de l'envergure de ce linéaire destiné à faire rouler des trains à 320 km/heure, déstructuration des parcelles agricoles, des paysages. Les vallées Loire-Allier seront directement impactées, traversées multiples, impact sur leur espace de divagation à l'origine de la richesse de leurs milieux et de leur classement en NATURA 2000, destruction des bocages, de zones humides, de forêts. Ajoutons les pollutions liées aux chantiers (10, 15 ans ?). Le coût environnemental notamment pour le scénario «médian» qui concerne la Nièvre est proprement inenvisageable. Tout comme les nuisances liées au bruit causé par le déplacement d'air de ses TGV qui pourraient se propager sur une distance de 10 km (aucune étude précise). Au nom de quoi les habitants des contrées traversées devraient-ils les supporter tout au long de l'année ?

●. Enfin sans épuiser les arguments susceptibles de démontrer l'inopportunité d'un tel projet, rappelons que ce projet comme toutes les LGV ne répond pas à la priorité du moment qui est la lutte contre les dérèglements climatiques. Elle implique la réduction du gaspillage énergétique qui passe par le feroutage et la diminution des déplacements quotidiens individuels (notamment pour se rendre à son travail) en voiture. En période de pénurie, le financement d'une LGV, ne peut se faire qu'au détriment de ce nécessaire transfert de la route vers le train qui implique une densification du réseau, des arrêts rapprochés et de nombreux passages.

Les Nivernais devront aussi se demander s'ils sont prêts en pleine période d'austérité, à participer à travers leurs impôts à une telle dépense qui obérerait toute possibilité de financer les vraies urgences non seulement en matière de transport mais également en structures locales, à voir la destruction d'un patrimoine naturel remarquable ainsi que ses terres agricoles, à sacrifier leur qualité de vie, bref à accepter des dommages irréversibles et tout ça pour un projet fou imposé depuis Paris et Lyon au nom du culte de la vitesse.

Selon Loire Vivante, nous sommes face à un projet désastreux qui doit retourner dans ses cartons.

A l'issue de ce rapide tour d'horizon, nous ne pouvons qu'être frappés de cette propension constante qu'ont nos élus à s'enthousiasmer, à dépenser beaucoup d'énergie et à être prêts à engager nos finances dans des projets surdimensionnés pour notre département et dont la faisabilité se révèle par là même très aléatoire. Une lecture attentive des dossiers conduisent régulièrement les associations de défense de l'environnement (qui ne se laissent pas bercer par le discours récurrent du «développement durable» mis à toutes les sauces) à les ramener à leur juste niveau économique et social toujours surévalués et environnemental comme par hasard toujours sous-évalué ... Ce qui leur vaut d'être régulièrement accusées d'être contre l'emploi, le progrès, etc ..., arguments décidément pas très sérieux.

LOIRE VIVANTE NIEVRE - ALLIER - CHER

J'adhère, j'agis

NOM : Prénom :

Adresse :
.....

e-mail :

Adhésion : 20 euros Membre bienfaiteur : à partir de 50 Euros

Adresser votre cotisation à : Loire Vivante Nièvre - Allier - Cher (LVNAC) - 4, rue Répinerie - 58160 BÉARD

Association loi 1901 agréée Protection de l'Environnement