

Cas n° 1 : Ligne à haute tension Galmiz-Verbois – Tronçon Galmiz-Villarepos (Fribourg): défrichement destructeur évité

Un projet d'ensemble qui affecte de nombreux paysages

La ligne à très haute tension entre Galmiz et Verbois a des incidences importantes sur le territoire et le paysage. Depuis les années 80, les organisations environnementales se sont engagées pour limiter au maximum les nuisances de cet ouvrage en proposant des variantes moins problématiques des différents tronçons.

Projet initial lourd de conséquences

La ligne traverse une forêt de haute valeur naturelle, sur la commune de Morat, le Burggraben. L'implantation de 5 pylônes dans cette zone aurait nécessité des **défrichements importants**, la ligne aurait provoqué des **risques de collision pour les oiseaux**. Le site aurait été **totalemt dénature**. Aucun terrain d'entente n'ayant été trouvé, Pro Natura et le WWF, de même que 21 privés, ont décidé de s'opposer : le Burggraben devait être épargné.

Après quelques années, EOS propose un projet remanié

La majorité des oppositions de 1997 n'a pas pu être réglée. EOS a décidé d'étudier une autre variante. EOS a recontacté les associations de protection de la nature en 2004 seulement, pour élaborer, ensemble, une solution. Pour satisfaire aux exigences des communes, une ligne 125kV va être démantelée et regroupée sur des mâts de 380kV. C'est un plus pour la nature et pour le paysage. Le Burggraben sera presque totalement épargné. Une mesure de compensation pour ce tronçon va être élaborée par un bureau spécialisé. Elle est située sur une commune non touchée par la ligne, mais permettra d'améliorer la dynamique d'un cours d'eau qui traverse tout le territoire. Le nouveau projet va être mis à l'enquête prochainement, avec une nouvelle étude d'impact sur l'environnement. Il y aura probablement des oppositions de privés, ce qui va retarder le début des travaux. EOS en est parfaitement consciente et ces procédures sont intégrées dans leur planification.

Lois méconnues

Les organisations environnementales ont rappelé à leurs interlocuteurs que les mesures de compensation sont exigées par la loi. Ce cas montre que les promoteurs et la société profitent à moindre coût des compétences et du réseau des ONG pour élaborer des mesures de compensation. Le travail en est facilité.

Contact

Pro Natura Fribourg, Sophie Ortner, sophie.ortner@pronatura.ch, 026 422 22 06
FP, Richard Patthey, paysage@sl-fp.ch, 031 312 20 01

Cas n° 2 : Projet d'aérodrome à Bressaucourt (JU) – L'impact paysager et biologique considérable

L'eau potable serait polluée en quelques heures

La zone est connue pour sa grande diversité ornithologique et la présence de plusieurs espèces menacées. Elle est aussi connue comme très favorable au lièvre, espèce menacée dans le canton et au niveau national. La zone est située au milieu d'un corridor écologique d'importance régionale. Le projet coupe la plus longue haie du canton (2500 m.) Un essai de traçage indique que les eaux d'infiltration sont susceptibles de polluer en quelques heures les puits de captage de Bressaucourt, puis la source de la Bonne-Fontaine qui alimente le village de Fontenais en eau potable. De plus, inscrit en "zone sensible" dans le plan communal et coupant un corridor écologique qualifié de "liaison régionale importante", il constitue déjà l'une des zones de "compensation forestière potentielle" accordée aux travaux de l'autoroute.

Projet disproportionné

Piste en dur de 800m, 16'000 mouvements aériens, hangars, ateliers, restaurant, le tout sur 13 ha de surfaces agricoles. Le terrain pentu nécessite un remblayage de 250'000 m³. Des places de stationnement de 1600 m² sont également prévues. Le coût estimé des travaux est de 5,7 millions de francs pour la 1^{ère} étape dont 2,6 millions de prêts LIM. Le projet d'aérodrome est surdimensionné et d'un coût excessif. Sa rentabilité est douteuse. Le site a été choisi tardivement, sans tenir compte de l'étude des Services cantonaux qui avait sélectionné 10 sites, dont les meilleurs étaient, dans l'ordre : Courgenay, Bure et Cornol. De plus, il n'apporte aucune amélioration au maillage régional des installations aéroportuaires déjà existantes, contrairement aux indications notées sur la carte des promoteurs, qui ne prend pas en compte les aérodromes voisins en territoire français.

Détruire tant de richesses naturelles sans raison sérieuse est insensé

Pour Pro Natura, le WWF et La Fondation Suisse pour la Protection et l'Aménagement du Paysage, le projet doit donc être abandonné : la pollution potentielle des eaux souterraines est un facteur déjà rédhibitoire. Les impacts paysagers et biologiques sont considérables, de même que les impacts induits par les travaux de remblayage (250'000 m³)

Les lacunes des promoteurs obligent les associations à réagir

Lorsque l'on se penche sur la gestion du dossier, on est rapidement interloqué par le manque de sérieux des promoteurs et de certaines autorités : lors du dépôt du projet, en septembre 2003, environ 400 oppositions ont été déposées. Ces oppositions soulignaient plusieurs lacunes graves dans le dossier mis à l'enquête. Pro Natura a encore récemment dû former opposition à l'encontre d'une autorisation de défrichement. Les législations forestières cantonale et fédérale ne sont pas respectées. En effet, le service des forêts jurassien, les promoteurs et l'OFAC ont omis de prendre en compte la partie forestière touchée par le projet.

Contact

Pro Natura Jura, Lucienne Merguin-Rossé, lucienne.merguin@pronatura.ch, 032 476 70 21

Cas n° 3 : Nouveau domaine skiable sur le versant suisse de la Tête de Balme (VS) – Oppositions brûlées par le Président de commune

La commune voulait « sa » station de ski

Le versant suisse de la Tête de Balme est un important refuge faunistique, en marge des domaines skiables sur le versant français. C'est un site fréquenté par exemple par le Tétralyre, une espèce d'oiseau de haute montagne menacée. Le site est intact, malgré le passage de skieurs hors piste lorsque les conditions le permettent. Les remontées mécaniques et les pistes terrassées auraient entraîné de grands défrichements et imposé des mesures sécuritaires disproportionnées (avalanches). Les effets secondaires, comme les problèmes d'accès et de parking ont été ignorés ou sous-évalués. Le projet, lancé au milieu des années 80, a été modifié à de très nombreuses reprises, mais il a toujours consisté dans l'équipement lourd (plus de 20 millions de fr. en téléferiques et télésièges) pour nouveau domaine skiable, d'un site encore intact de pâturages boisés et de forêts, dont certains secteurs sont exposés aux avalanches. Les communes de Trient et Finhaut attendent de ces équipements des retombées financières touristiques. En 16 ans de procédures, jamais un dossier légalement complet n'a été présenté.

Le maintien des paysages est indispensable pour le tourisme

Le maintien de sites non équipés en infrastructures lourdes pour les sports d'hiver est indispensable et représente une chance pour le tourisme vert. La randonnée estivale, attrayante dans ce secteur, aurait été découragée par des installations défigurant le paysage. Le WWF a mandaté une étude qui montre que la région dispose de solides atouts paysagers pour un développement touristique fondé sur le développement durable (type parc naturel régional), une alternative intéressante au projet du domaine skiable.

Les oppositions ont été brûlées publiquement par le Président de commune !

Des défrichements illégaux ouvrant des tranchées en forme de pistes ont été effectués à l'époque, avec l'argument d'empêcher l'afforestation du pâturage. Malgré d'énormes lacunes légales (pas d'étude d'impact, pas de demande de défrichement), les autorités cantonales valaisannes sont non seulement entrées en matière, mais ont soutenu le projet auprès de la Confédération. A la demande de cette dernière, une mise à jour des études environnementales a tout de même été présentée en 1994/95. Le CAS, la FP, Pro Natura et le WWF ont déposé des oppositions. Le Président de Finhaut les a brûlées symboliquement sur la place publique...

Dès le début, le dossier était grevé d'insuffisances qui n'ont jamais été corrigées. Les autorités fédérales en matière de défrichement et de concession, plutôt que de trancher ou d'exiger une reprise à zéro, se sont contentées de renvoyer à l'instance inférieure, c'est-à-dire le canton et les communes qui étaient convaincues de leur bon droit. Il en est résulté une suite de procédures interminables, épuisantes pour toutes les parties, dans un climat de diabolisation des associations environnementales. Aujourd'hui, la commune de Trient prépare un nouveau dossier, dans le cadre de l'ancienne procédure entamée en 1984/85 qui n'a toujours pas fait l'objet d'une décision de classement.

Contacts

FP, Richard Patthey, paysage@sl-fp.ch, 031 312 20 01

Pro Natura Valais, Thierry Largey, thierry.largey@pronatura.ch, 027 322 94 28

WWF Valais, Marie-Thérèse Sangra, 1950 Sion, wwf-vs@bluewin.ch, 027 322 68 67

Cas n° 4 : Golf de Tsamarau, Grimsuat (VS) – Le Tribunal fédéral rejette le projet à trois reprises

Milieus totalement artificiels hostiles à la faune et à la flore

Il s'agit d'un projet de golf de 18 trous sur environ 70 hectares dans un lieu très bien situé et ensoleillé du Coteau valaisan. Il est resté longtemps l'un des derniers sites de reproductions suisse du Hibou petit-duc, une espèce méridionale. La réalisation du golf aurait totalement dénaturé le site. Les golfs créent des milieux artificiels et hostiles à la faune, et entraînent des conséquences environnementales ignorées ou sous-estimées au départ (gestion des eaux, trafic, parkings, pollution des sols, par exemple). Une étude d'impact sur l'environnement, si elle avait eu lieu, aurait abouti avec certitude au rejet du projet. Il a été refusé à trois reprises par le Tribunal fédéral sur recours des associations.

La faune, la flore, le paysage simplement ignorés

La planification et les procédures suivies par le projet n'ont pas tenu compte des très hautes valeurs faunistiques et floristiques du secteur. Avec un entêtement extraordinaire, les promoteurs ont continué à investir dans la planification interne du golf, sans jamais remettre en question son emplacement en milieu très sensible.

Campagne de dénigrement des associations

Les promoteurs ont usé et abusé de leurs contacts privilégiés avec les élus politiques, les notables et la presse. Ils ont su créer un climat de suspicion et de haine à l'égard des associations de protection de la nature, en particulier le WWF. Au point culminant de la campagne de dénigrement, un commandement de payer de 1,42 millions de francs a été présenté par huissier à chacune des organisations opposantes, montant représentant le manque à gagner des propriétaires de terrains du futur golf pendant la durée du blocage du dossier entre 1993 et 1998.

Rapport d'impact franchement négatif à l'encontre du golf

Commencées à fin 1986, les démarches des promoteurs ont abouti à une modification du plan de zones de Grimsuat en 1989, approuvée par le Conseil d'Etat après avoir nié la légitimité du WWF à s'y opposer. Des procédures parallèles en matière de défrichement ont remis en cause la validité de la modification du plan de zone, puisque le Tribunal fédéral a refusé les défrichements en 1994. Remis à l'enquête par une décision du Conseil d'Etat prise 15 jours après celle du TF, le projet a fait l'objet de négociations couvrant une grande partie du Coteau en vue de sa gestion écologique. Malgré les engagements du Conseil d'Etat, les communes n'ont pu s'entendre sur le plan «Nature-Agriculture-Tourisme» (NAT). Cet échec a entraîné en 1998 de la part du TF un renvoi au Canton du Valais, qui n'a plus rien entrepris depuis lors. La Commune de Grimsuat et le Développement économique cantonal ont réactivé le dossier en mandatant un bureau privé genevois pour l'élaboration un rapport d'impact, présenté aux associations en 2001. Ces dernières ont pris connaissance de la formulation très réservée du rapport, dont certains chapitres, en particulier sur l'avifaune, sont franchement négatifs à l'encontre d'un golf. Aucune suite n'a été donnée à cette démarche à notre connaissance, et une clôture formelle de la procédure n'a pas non plus eu lieu.

Contacts

ASPO et FP, Richard Patthey, paysage@sl-fp.ch, 031 312 20 01

WWF Valais, Marie-Thérèse Sangra, wwf-vs@bluewin.ch, 027 322 68 67

Cas n° 5 : Aménagement hydroélectrique Cleuson-Dixence 1100 MW (VS) – EOS propose 5 mio pour le retrait du recours.

Le projet ne tenait pas compte de l'environnement

Ce projet mammoth (plus d'un milliard de francs – six ans de travaux) consistait à construire une nouvelle galerie amenant une moitié des eaux accumulées de la Grande Dixence et de Cleuson jusqu'à Tracouet (Nendaz). Puis une conduite forcée de Tracouet jusqu'à une nouvelle usine de turbinage (de 1100 mégawatts) au bord du Rhône. Le projet de la société Energie Ouest-Suisse (EOS) a été mis à l'enquête publique en automne 1988, sans aucune consultation préalable du WWF.

Des impacts s'étendant jusqu'au Léman

La liste des dommages est longue : nombreuses et gigantesques places de chantier, dont plusieurs dans des sites sensibles, des centaines de milliers de mètres cubes de déblais à évacuer et à stocker, plusieurs hectares de défrichement, des effets négatifs permanents sur le Rhône et sa faune piscicole jusqu'au lac Léman en raison des brusques et violentes variations du débit du fleuve générées par le mode de turbinage (jusqu'à quadrupler le débit naturel du Rhône en l'espace de quatre à cinq minutes!). Durant toutes les négociations, le climat était très tendu. Le WWF a été régulièrement accusé de vouloir ruiner l'économie du canton. L'importance du coût des travaux aiguës beaucoup d'appétits. L'hydroélectricité est par ailleurs l'un des symboles du développement économique du Valais. Enfin, le grand public n'a jamais compris qu'il ne s'agissait pas de doubler la quantité d'électricité produite, mais uniquement de concentrer la production sur une plus courte période de l'année. Lorsque les négociations ont abouti, *Le Nouvelliste* a titré: La nature a gagné !

EOS dérape

En mai 1991, le WWF a recouru au Tribunal fédéral. Celui-ci consulta tout d'abord l'Office fédéral de l'aménagement du territoire et l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, qui conclurent tous deux à l'admission du recours. Cela ébranla considérablement les convictions d'EOS, qui en vint à déraiper en proposant publiquement de verser cinq millions de francs "pour la lutte contre le chômage" ! En juillet 1992, le Tribunal fédéral invita les parties à une visite des lieux, à l'occasion de laquelle il mit tout son poids pour inciter EOS et les autorités cantonales et communales à négocier sérieusement et à admettre des améliorations et des compensations proportionnées à l'importance de l'ouvrage et de ses impacts. Dès le lendemain débuta enfin une vraie et intense négociation, qui permit d'aboutir le 4 novembre 1992 à la signature d'une convention entre l'Etat du Valais, EOS et le WWF, mettant fin au litige.

Compensations aux atteintes

Préservation d'un site précieux aujourd'hui classé en zone de protection de la nature (Grand Alou).- Protection des derniers torrents du Val de Dix qui ne seront pas captés. Restitution d'un petit débit sur la Dixence. Etude et prises de mesures de compensation en fonction des effets du turbinage. Aménagement du site protégé des Epines à l'entrée de Sion, magnifique (et spectaculaire) biotope nature gagné dans la plaine du Rhône où le petit gravelot vient nicher ainsi que le chevalier guignette. Fermeture d'une gravière Combioula (restauration du paysage).

Contacts

Pour la procédure: R. Dallèves, raphael.dalleves@bluewin.ch, 027 322 26 63

Pour les mesures de compensation: WWF Valais, M.-T. Sangra, wwf-vs@bluewin.ch, 027 322 68 67

Cas n° 6 : Parking St-Antoine à Genève – L'étude d'impact sur l'environnement ne comportait pas de volet «environnement»

Mesures favorables pour les habitants

Le parking de St-Antoine a été ouvert au public en décembre 1995. Le plan de circulation favorable aux habitants et les mesures d'accompagnement obtenues à l'époque sont toujours en vigueur. La Vieille-Ville se trouve aujourd'hui totalement en zone de rencontre (20 km/h – priorité aux piétons).

A l'origine, le projet prévoyait de créer un parking collectif souterrain public de 500 places aux abords de la Vieille-Ville de Genève. L'ATE-Genève est intervenue en deux temps. Dans la 1ère autorisation de construire : l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) ne comportait pas... de partie environnement! Les mesures d'accompagnement, notamment la diminution des places de stationnement en surface, étaient insuffisantes. Dans la 2ème autorisation de construire : le taux de rotation choisi était artificiellement bas pour réduire l'impact des nuisances, les mesures d'accompagnement étaient toujours insuffisantes.

Le Tribunal administratif a admis le recours de l'ATE-Genève et refuse l'autorisation de construire et exigé une véritable étude d'impact, ce qui a constitué une jurisprudence genevoise et forcé ainsi les autorités cantonales à être plus exigeantes et mieux respecter la loi. Dans un deuxième temps, en 1992, sur la base de l'EIE complétée, l'ATE-Genève a contesté le dépassement des normes OPAIR et le taux bas de rotation choisi, ce qui a eu pour effet de diminuer artificiellement les impacts sur l'environnement. Malheureusement, le tribunal administratif n'a pas suivi l'ATE et rejeté ce 2ème recours. Par gain de paix et parce que les mesures d'accompagnement étaient devenues entre-temps acceptables, l'ATE-Genève a renoncé à poursuivre la procédure auprès du Tribunal fédéral.

Construire ensemble notre milieu de vie

Les nombreuses discussions qui ont eu lieu pendant plusieurs années ont permis d'améliorer très sensiblement les mesures d'accompagnement: diminution des places de stationnement sur l'ouvrage (promenade St-Antoine) et dans le secteur, fermeture de la place du Bourg-de-Four au transit, création d'une zone piétonne autour de la Cathédrale, plan de circulation de la Vieille-Ville (3 boucles), toujours en vigueur.

Ce cas aurait créé un grave précédent

L'acceptation par le service cantonal compétent d'une étude d'impact sur l'environnement avec la seule justification socio-économique et sans la partie environnementale était contraire à la loi, et donnait un message erroné aux futurs promoteurs quant au contenu nécessaire d'une étude d'impact sur l'environnement.

Contact

ATE Genève, Sami Kanaan, ate.geneve@bluewin.ch, 022 734 70 64

Cas n° 7 : Stade et centre commercial de la Praille (Genève) – Le « tout-voiture » est dépassé

Un grand centre commercial génère un trafic énorme, il faut s'en soucier même s'il est caché par un projet de stade de football

Le principe de la construction d'un stade sur le territoire de la commune de Lancy (GE) n'était pas contesté par l'ATE. Le débat s'est développé autour du centre commercial (groupe Jelmoli), de grande dimension, à construire à côté du stade. Plus un projet est grand, plus il génère de trafic, et plus il est dommageable pour l'« environnement humain ». Ce sont en effet les habitants qui souffrent le plus de l'augmentation de la pollution et du bruit. L'effet sur les plantes et les animaux n'est pas prépondérant dans ce genre de dossier.

Normes de pollution dépassée avant même le début des travaux

Premièrement, le PLQ (plan localisé de quartier) a été adopté alors que l'étude d'impact sur l'environnement n'était pas encore terminée. C'était clairement illégal. De plus, les normes de pollution (NOx) et de bruit étaient déjà atteintes ou dépassées sur les principaux axes menant au site du projet (sur la route des Acacias, notamment). La circulation supplémentaire générée par le centre commercial allait aggraver une situation qui était déjà à la limite de la légalité. Le rapport d'impact admettait ce fait, tout en minimisant son importance. Sur le plan juridique, l'OPAIR et l'OPB étaient donc violés, le fait que les dépassements étaient « relativement faibles » n'étant qu'un point de vue développé par les auteurs du rapport d'impact.

Le stade n'a jamais été contesté

L'ATE a toujours dit que ce n'était pas le stade mais le centre commercial qui constituait le problème. Et encore: c'est le PARKING du centre commercial (950 places) qui constituait la vraie pierre d'achoppement. Malheureusement, une bonne partie du public était persuadée que le fait de s'en prendre au centre commercial était un prétexte, et que c'était le stade que l'association voulait couler. Cette même rumeur fallacieuse a été colportée tout récemment par les opposant au droit de recours dans le cas du stade du Hardturm à Zurich.

L'opposition puis le recours de l'ATE-Genève a permis qu'une vraie négociation s'engage. L'ATE a négocié directement avec l'Etat, qui a joué le rôle d'intermédiaire avec le promoteur. Une convention a été signée « devant le Tribunal administratif » (qui n'a donc pas statué sur l'objet) a été signée. Principaux points de la convention : le parking devient payant dès la première minute (minimum 1 franc pour la première heure), construction d'un quai de déchargement ferroviaire, création d'un fonds de 100'000 francs annuels pour encourager les transports publics. Un groupe de suivi dans lequel l'ATE siège bénévolement a été constitué. Il se réunit encore aujourd'hui. Son but est de veiller à la bonne application de la convention.

Aucun retard n'a été engendré par l'ensemble de la procédure sur les travaux, bouclé à temps pour permettre au stade de toucher les subventions fédérales.

Contacts

ATE Genève, Sami Kanaan, ate.geneve@bluewin.ch, 022 734.70.64

ATE Suisse, Derek Christie, dc-sis@bluewin.ch, 079 376 03 18

Cas n° 8 : Passage à faune de Chèvrefu (autoroute N1, tronçon Cheyres-Font) – maintenir un transit naturel vital pour la faune

Circulation de la faune coupée

L'autoroute Payerne – Yverdon, bien qu'elle ait évité une atteinte à la Grande Cariçaie, constitue une coupure entre la rive sud du lac de Neuchâtel et l'arrière-pays. Un important corridor faunistique se situe dans la forêt de Chèvrefu. Sa valeur biologique et sa fonction pour la faune sont reconnues par tous les experts. Lors de l'approbation du projet général de la N1 par le Conseil fédéral, la traversée de la forêt de Chèvrefu est d'abord prévue en tunnel. Mais le projet définitif retient finalement une tranchée ouverte, avec un seul passage à faune de 20 m. de largeur. Cette solution est jugée insuffisante pour la faune. Pour éviter qu'un aménagement peu efficace se construise, Pro Natura et la Diana fribourgeoise doivent faire opposition, puis recours. Les passages à grande faune, pour être réellement efficaces, doivent être suffisamment larges et végétalisés afin que les mammifères de moyenne et grande taille se sentent suffisamment en sécurité pour les emprunter.

Garantir l'efficacité de l'ouvrage

Dans le même temps, l'OFEP exige un passage à faune de 50 m au moins. Une étude que l'office a commandée démontre clairement que c'est un minimum. « Les structures inférieures à 50 m de large ne servent pas à grand-chose » affirme l'OFEP. De son côté, l'expertise de la station ornithologique de Sempach préconise plusieurs solutions, allant de 100 à 300 m, afin de garantir l'efficacité de l'aménagement. Le canton décide finalement de confier à un groupe de travail la tâche de déterminer la largeur exacte du passage. Pourtant, lorsque que la demande de défrichement est déposée, la largeur n'est toujours pas définie. Pro Natura réitère alors sa demande d'un passage d'une centaine de mètres. C'est finalement le Tribunal fédéral qui doit définir la largeur. Ce sera 100 mètres, donnant ainsi raison à Pro Natura. Il argumente que lors d'un défrichement, il s'agit non seulement de restituer la surface perdue, mais également la fonction biologique de la forêt.

Aujourd'hui, le rôle des passages à faune est reconnu

Pour de nombreuses espèces animales, le passage à faune de Chèvrefu reste l'un des liens principaux entre la Grande Cariçaie et l'arrière-pays. Sa réalisation a occasionné des coûts supplémentaires, mais qui sont à mettre en relation avec les coûts globaux très élevés de cette autoroute. L'inauguration de ce tronçon n'a souffert d'aucun retard et d'importantes valeurs naturelles sont ainsi préservées. Aujourd'hui, le DETEC a élaboré des directives concernant la largeur minimale des passages à faune. On se préoccupe désormais surtout de les placer judicieusement, mais leur rôle essentiel n'est plus contesté.

Contact

Pro Natura Fribourg, Sophie Ortner, sophie.ortner@pronatura.ch, 026 422 22 06