



**Analyse critique du projet de
SRCE Auvergne - schéma régional de cohérence écologique -
soumis à enquête publique du 12 novembre au 16 décembre 2014.
Observations de la Fédération Allier Nature transmises à la
commission d'enquête publique, à Moulins.**

Ce projet de Schéma Régional de Cohérence Ecologique représente assurément un gros et bon travail. On se préoccupe officiellement du fonctionnement écologique des espaces et des espèces. Du très bon même puisqu'au-delà de la biodiversité remarquable, on se préoccupe aussi de la biodiversité ordinaire si peu considérée.

L'idée avance donc que les humains ne peuvent vivre sans la nature ; et même que le capital naturel est aussi un capital économique (eau potable, alimentation, humus des sols, pollinisation...).

Une volonté forte se manifeste quand nous lisons « *les collectivités ou groupements devront prendre en compte le SRCE pour l'élaboration ou la révision des plans, documents et projets d'aménagements* ». SCOT et autres PLU ne pourront pas remettre en cause les orientations de ce Schéma Régional.

Hélas, ensuite, nous trouvons « *mais pourra les adapter voire y déroger sous réserves de justifications fondées* ». Il manque ici un sérieux développement pour bien cadrer les *justifications fondées*. Nous trouvons encore dans les 8 grands enjeux que « *les infrastructures, équipements et projets d'aménagements... contribuent au développement régional* ». Et cette partie de phrase, à elle seule, peut justifier n'importe quel massacre écologique. Le SRCE doit développer cet aspect, sinon ce beau travail n'aura servi à rien : **quel développement ? pour quoi faire ? pour qui ? à quels coûts ? pour arriver où ?** Nous devons intégrer les dimensions essentielles de la réalité contemporaine tels que pics pétrolier et gazier, déplétion des métaux - nous en avons extraits en une seule génération autant que dans toute l'histoire de l'humanité -, obsolescence programmée de nos productions, émissions croissante de gaz à effet de serre... qui conduisent à la dégradation et à l'effondrement des écosystèmes ou au dérèglement climatique avéré. La crise multiforme que nous vivons, écologique, économique, sociale, culturelle, anthropologique... mérite une réflexion approfondie qui fait défaut dans ce document. Les infrastructures, équipements et projets d'aménagements doivent certes contribuer au développement, mais non à une course folle vers une consommation toujours accrue. **A un développement des valeurs humaines et non à celui d'un système où les valeurs économiques, voire uniquement boursières, les écrasent.** La situation est trop grave pour qu'un document appelé à servir de référence fasse l'impasse sur les enjeux qui ont fait que **jusqu'à présent, le moindre béton s'est toujours trouvé justifié.**

- L'équivalent de la superficie d'un département français moyen est artificialisé tous les 7 ans. A la fin du 20^{ème} siècle, c'était tous les 10 ans !

- Notre consommation actuelle globale nécessiterait 7 fois ce dont nous disposons en matière de terres agricoles (importations de nos cotons, de notre soja..., rendements élevés grâce à de multiples intrants le plus souvent issus de la chimie du pétrole...).

- 60 % des services vitaux fournis à l'homme par les écosystèmes pour le nourrir, le vêtir, ses déplacements, sont en déclin.

Nous avançons ces idées parce que nous les vivons quotidiennement dans notre département. Pour n'en citer que trois, récentes et issues de réalités géographiquement proches :

- Construction de l'A719 Gannat-Vichy. Oh, certes, très bien pourvue de boviducs, crapauducs... mais destruction de centaines d'hectares de bonnes terres agricoles pour gagner quelques minutes à grande vitesse pour un parcours de 27 % plus long que celui de la route. Et cette infrastructure *stratégique* va en induire d'autres tout autant *stratégiques* puisque

pour l'instant elle ne débouche sur aucun aménagement urbain à Vichy. S'il fallait probablement détourner la route du village de Cognat-Lyonne, **il fallait surtout réfléchir à d'autres moyens de transport utilisant systématiquement la voiture individuelle et le camion.**

- **Contournement Sud-Ouest de Vichy** où nous demandions simplement une alternative au franchissement de l'Allier à Saint-Yorre. La divagation du cours d'eau dans son lit majeur est un enjeu fondamental pour la préservation de la ressource en eau et une garantie contre le surcreusement du lit mineur qui induit des risques pour les populations en aval en période de crue. C'est **une de plus belles recommandations** de présent projet de SRCE sur les milieux aquatiques et les quantité et qualité de la ressource en eau : **« maintenir et rétablir l'intégrité morphologique et la dynamique fluviale des cours d'eau »** ! Malgré nos actions, la route passera sur un remblai de plusieurs kilomètres barrant le lit majeur. On nous a découvert des mesures compensatoires caricaturales telles que l'enlèvement d'enrochements en aval de Moulins... au nom de la justification de ces infrastructures, équipements et projets d'aménagement contribuant au développement régional. La rédaction du SRCE telle que nous la découvrons permettra de *dérogé sous réserves de justifications fondées* sans plus de contrainte.

- **Contournement RN7 de Varennes sur Allier** où c'est l'Etat qui cette fois est maître d'œuvre sur un projet où nous avons opposé les mêmes objections, sur la même rivière. On lit pourtant dans le « Plan Loire Grandeur nature » : *« La nature sableuse du sol où s'écoule la rivière lui permet de conserver une exceptionnelle mobilité. Cette divagation naturelle, à l'origine d'un patrimoine naturel riche et de paysages grandioses, fait de l'Allier l'une des dernières grandes rivières sauvages d'Europe »*. Et sur ce cas, il n'y a même pas de mesure compensatoire pour atteinte à la morphologie (8,7 ha de zone de liberté minimale impactée). On ne peut quand même pas retenir pour telle la duperie de l'Etat sur l'effacement d'une digue moderne illégale ! Sur ce contournement routier de Varennes, ce sont 3 sites Natura 2000 et 2 ZNIEFF de type 1 qui sont impactés. De quoi mettre sérieusement à mal la trame verte et bleue ! Ce n'est pas ce que nous avons lu dans le Plan d'action stratégique qui peut nous rassurer, il y a loin entre les intentions louables et les capacités à les défendre.

Qu'espérer si **nous n'interrogeons pas profondément notre façon d'appréhender la mobilité des personnes et des biens, nos politiques de transports, d'urbanisme, d'infrastructures, de logement, d'aménagement du territoire ?** Ce serait si simple... en suivant les recommandations de la **loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982**. C'est-à-dire mettre en œuvre une appréhension globale de la problématique des transports, affirmer le droit aux transports et la priorité aux transports collectifs, harmoniser les différents modes de mobilité en évitant tout monopole en assurant la **complémentarité et la cohérence des investissements**, rechercher la vérité des coûts en les intégrant tous y compris les coûts écologiques et sociaux, décentraliser les responsabilités (**on recommence pour nous à recentraliser, maintenant sur Lyon, au détriment des intérêts spécifiques à l'Auvergne !**), clarifier les relations entre pouvoirs publics ou exploitants et les associations telles que la nôtre avec la volonté de développer une concertation débarrassée des poussiéreuses structures inutiles héritées d'une époque où notre pays était à dominante rurale.

Que le SRCE demande simplement l'application de la loi et les crapauds sonneurs à ventre jaune auront encore quelque avenir !

Coudes, 10 décembre 2014

J. Debeaud, Président