



Barrage de Sivens



♦ **Un mort de trop.** C'est dans la nuit du 25 au 26 octobre 2014 que Rémi Fraisse, manifestant de 21 ans, a été tué par une grenade offensive lors d'affrontements avec la gendarmerie, au cours d'un rassemblement qui a réuni plus de 5000 personnes contre le chantier de grand barrage de Sivens. Une victime de la répression violente qui accompagne l'entêtement des politiques locaux à maintenir le projet.

♦ **Le projet remis en cause par le Ministère de l'écologie.** Le 26 octobre 2014, les résultats du rapport d'experts commandé par le ministère de l'écologie ont été rendus publics. Conclusion : une évaluation contestable des besoins réels d'irrigation. Il dénonce par ailleurs l'absence d'étude de solutions alternatives possibles, évoque une étude d'impact "d'une qualité très moyenne" et "un financement fragile". Mais contre toute attente, le rapport préconise la poursuite du projet au nom de la fuite en avant : il serait trop tard pour faire marche arrière.

» Notre-Dame-des-Landes Un projet au rabais !

Vinci a déposé sa demande de permis de construire le 30 avril 2013... et fin 2014, il ne lui a toujours pas été accordé. Cela n'a pas empêché le *Canard enchaîné* de disposer d'une copie. Dans son édition du 8 octobre 2014, le journaliste Christophe Nobili montre que si le projet prévoit bien deux pistes au lieu d'une, au niveau des bâtiments, les prévisions de surface sont inférieures à ce qui est dans le rapport du Stac, Service technique de l'aviation civile. Celui-ci dans une étude de novembre 2013, présentait les travaux à faire pour assurer l'adaptation de l'actuel aéroport à une capacité d'accueil de 5 millions de passagers contre 4 actuellement. Ainsi le hall d'entrée à Notre-Dame-des-Landes ferait 2670 m² contre 4200 m² pour l'actuel aéroport ! Le Stac estime qu'il faut qu'il atteigne 5000 m². Il y aurait 28 comptoirs d'enregistrement dans le nouvel aéroport... contre 34 dans l'actuel ! Les salles d'embarquement sont prévues avec une surface de 2850 m²... alors que l'actuel dispose de 3775 m². Les zones passagères seraient de 10 000 m² alors que dans l'actuel on dispose de 11 250 m². Les parkings pour les avions feraient 101 800 m² permettant d'accueillir 20 engins contre 121 600 m² et 23 places actuellement. Il y a quand même quelque chose qui augmente : la zone commerciale qui passerait de 1250 m² à 2500 m². L'argument de la saturation de l'actuel aéroport n'a donc aucun sens.

» Tarn

Transports en commun gratuits

Depuis le 13 septembre 2014, les transports en commun sont gratuits à Gaillac, commune de 13 600 habitants. C'est la 26^e ville française à adopter la gratuité.

» Isère

Feu vert pour le Center Parc

Les Center Parcs sont des lieux de loisirs privés avec habitations, sur de grandes surfaces, avec au passage une bonne opération immobilière. Le projet des Chambarans à Roybons prévoit la construction de 1021 bungalows (voir *Silence* n°413, juin 2013). Le 25 septembre 2014, le CoDERST, Conseil de l'Environnement et des Risques sanitaires et technologiques, a donné un avis favorable au projet. Sur 19 présents, quatre ont voté contre (une élue et trois associations), une s'est abstenue (Air Rhône-Alpes), 14 ont voté pour : les 6 représentants de l'Etat, les 2 représentants du Conseil général (qui finance en partie), les 2 représentants de la Chambre de commerce et d'industrie et de la Chambre des métiers. Un vote sans surprise : c'est l'Etat qui peut faire basculer la décision dans un camp ou dans l'autre. *Pour des Chambarans sans Center parcs, c/o René Meynier, 1910, route de Verne, 38940 Roybon, pcscp.prg.*

» Italie

Zone à trafic limité

Plutôt que des péages urbains, l'Italie a mis en place dans ses grandes villes, depuis le début des années 1990, des "zones à trafic limité" : le centre-ville est interdit à certaines heures de la journée, notamment le soir et le week-end. Au début prévu pour des raisons touristiques et patrimoniales (centre historique), on peut en mesurer aujourd'hui les bénéfices environnementaux. Le centre-ville n'est pas réservé aux piétons, mais limité aux seuls transports en commun (tramway, bus) taxis et vélos. Souvent démarrées à petites échelles, ces zones ont ensuite été étendues et sont socialement bien acceptées. Dans certaines villes, la zone est liée à une zone à vitesse limitée à 30 km/h lors des heures ouvertes à la circulation. Le coût d'aménagement et de fonctionnement (matérialisation au sol, feux, signalétique...) est largement couvert par les recettes des amendes. A Nantes, une telle zone est en cours d'aménagement sur le Cours des 50-Otages.



Coût des TER

Reprenant un discours libéral bien connu, *Le Journal du Dimanche* du 26 janvier 2014 dénonçait "la lourde facture du TER" dénonçant le monopole de la SNCF et appelant à la concurrence pour faire baisser les coûts. Sur le site *Carfree.fr*, une réponse a été publiée le 8 août 2014 reprenant



les chiffres de la Cour des Comptes de 2012 : en moyenne, les TER coûtent 14 % des budgets de régions, avec une pointe en Ile-de-France où cela monte à 40 %. Cela représente un budget annuel au niveau national de 5 milliards d'euros. Il faut donc comparer cette somme avec d'autres pour prendre la mesure du prix des trains régionaux. 5 milliards, c'est 0,25 % du PIB ou encore le quart de ce que nous coûtent les accidents de voiture, ou le quart de ce que coûte la pollution de l'air générée par les voitures... Augmenter le budget pour les TER serait un moyen efficace de faire baisser les coûts engendrés par la voiture.