

Le 9 FEVRIER 2022

**CONTRIBUTION aux enquêtes publiques conjointes concernant la création d'un demi-diffuseur sur l'A6 au nord de Chalon s/s sur la commune de Fragnes-La Loyère**

**LE DENI INSTITUTIONNEL D'AGIR DANS L'URGENCE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE NECESSAIRE**

Après la lecture du dossier parcellaire présenté pour demande de déclaration publique valant mise en compatibilité du PLUi du Grand Chalon – à venir en 2022 – le doute subsiste tant sur la cohérence, l'efficacité de ce puzzle que constitue l'élaboration forcée du PLUi final.

Il semble que cet énième dossier ne sera pas en mesure de correspondre au cadrage des politiques publiques (SRADDET, SCOT, PPRI, PLUI, SDAGE...) cadrages déjà largement insuffisamment précis et prescriptifs pour répondre aux enjeux de l'avenir, même proche.

La grande majorité des projets d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'extension urbaine ont continué - notamment dans la vallée de la Saône- à rompre des continuités écologiques survivantes, à artificialiser des espaces naturels ou agricoles, à entraîner des destructions ou dégradations aussi importantes qu'inutiles d'habitats naturels d'espèces protégées, à aggraver les pollutions chroniques (eau, air, sols...), à de-structurer l'économie locale agricole...Le tout en l'absence d'utilité publique démontrée, parce que confondue avec une conception idéologique d'une « économie » se limitant à l'intégration d'orientations antérieures aux défis à relever (climat, biodiversité...) ou les reportant à des horizons lointains.

Ce n'est pas faute, pour FNE 71 – ex CAPEN 71- d'avoir tenté d'alerter les pouvoirs publics concernés depuis 2015. En tentant au fil des procédures de défendre une évaluation environnementale sérieuse, basée sur une doctrine pourtant théoriquement admise : **EVITER – REDUIRE – COMPENSER** (dans l'ordre !)

*L'arrêté de déclaration d'utilité publique de 2014 a été attaqué sans succès au TA ; mais les associations ne disposaient pas alors des informations déterminantes, du fait de manœuvres dilatoires pour leur obtention.*

**UN DEMI DIFFUSEUR DE POLLUTIONS SUPPLEMENTAIRES**

La réduction de la pollution de l'air est désormais présentée comme une priorité de santé publique, qui relève d'une **urgence sanitaire : la pollution de l'air tue. (1)**

Il ne suffit pas, comme le font APRR, le Grand Chalon et le Conseil départemental, d'écrire en le décrétant « *que le demi-diffuseur entraînera une diminution des émissions polluantes dès 2024* ». Il faut le démontrer.

Or cette zone urbaine reste classée par le SRCAE\* en « *zone sensible au regard de la qualité de l'air* » où tout projet devrait véritablement prioriser la qualité de l'air (orientation 5). Le grand Chalon a également signé un Plan Climat Energie Territorial en 2012, devenu PCAET depuis la loi sur la transition écologique qui prévoit notamment :

- Moins 20% de gaz à effet de serre
- Moins 20% des consommations d'énergie
- Plus 20% d'énergies renouvelables

Où sont les bilans sanitaires ? Les études prouvant l'innocuité en 2024 ? Les engagements ne seraient que des chiffons de papier pour décorer la vitrine de Saôneor ?

La réalité est bien différente :

- Les émissions issues du trafic transféré, en s'ajoutant à la pollution existante de l'air des zones traversées par la desserte, induiront une augmentation globale de la pollution. Certains polluants dépasseront inévitablement les valeurs limites protégeant la santé.

- La desserte allonge de 3km la distance à l'autoroute, augmentant les émissions polluantes.

- Le grand Chalon a adopté en 2015 un plan de protection de l'atmosphère (PPA) et l'étude réalisée en 2016 montre qu'aucun polluant ne dépasse alors les valeurs limites

- La pollution de l'air de l'itinéraire actuel, sans la desserte à l'horizon 2031 serait nettement inférieure à celle mesurée en 2016 grâce notamment aux performances actualisées du matériel roulant

Sans nouvelle desserte, l'itinéraire actuel, aménagé à un bien moindre coût, serait en mesure d'absorber le trafic, en prévoyant une baisse dudit trafic pour l'avenir (et non l'inverse).

2300 poids lourds par jour est une sous-estimation manifeste. Elargir l'entonnoir à camions qu'est la RCEA n'est pas fait pour faire baisser le trafic. Au contraire : il y ajoutera même des **transports dangereux (2)** en installant sur Saôneor une logistique dédiée (SOBOTRAM).

**EVITER**, c'est toujours possible ! En s'attaquant aux causes : l'augmentation exponentielle de la circulation de camions -et de voitures- n'est pas une fatalité. Tout projet qui a un effet sur le niveau de pollution ne peut être autorisé que s'il n'y a pas d'autre solution moins ou peu polluante.

### **LE COUT DISPROPORTIONNE DU PROJET A L'OMBRE DU SECRET FINANCIER D'UN CONTRAT DE SITE A 167 millions d'euros**

La transparence de l'information est une condition de base d'un fonctionnement démocratique. Or dans les dossiers concernant Saôneor, les informations relatives à l'environnement se sont heurtées souvent à un usage extensif du secret. Quand ce n'était pas au silence.

Le coût de ce demi-diffuseur sera d'environ 14 M.euros. Or, en 2006, un contrat de site a été signé avec KODAK. En 2017, une démarche citoyenne a demandé à avoir connaissance de l'utilisation des 167 millions. En novembre 2019, le Tribunal administratif de Dijon a enjoint le Gd Chalon à communiquer cette information dans le délai d'1 mois, demandant à la préfecture de pourvoir à son exécution. En février 2022, ce document n'est toujours pas public et la décision de justice appliquée. SAONEOR, qui veut devenir un des sites industriels le plus important de France, est donc loin d'être transparent. Cette attitude augure mal de l'avenir quant au respect des lois.

### **LE TRAITEMENT DES EAUX USEES ET PLUVIALE A BESOIN D'UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE GLOBALE**

Cela fait plus de 20 ans que le système de collecte et d'épuration des eaux usées de la ZI Nord et de Saôneor était en état de sous-dimensionnement. La station d'épuration avait pourtant fait l'objet d'un audit de l'Agence de l'eau et, en 2017, la préfecture a mis en demeure le Gd Chalon de se conformer à la réglementation. Entre temps, Saôneor a continué de déverser ses eaux usées dans la Saône, surtout quand le ruissellement pluvial se faisait plus intense. (climat) . L'argent du contrat de site aurait été bien utile pour pallier à cette carence. La nouvelle station d'épuration est seulement en cours, mais sans qu'il y ait eu de véritable réflexion globale sur le passé industriel très polluant de la zone industrielle. **Mesta (3)**, et plus récemment Nordeon, ce passé n'a pas fini de ressurgir.

Alors que l'ensemble de la gestion de l'urbanisme du Gd Chalon contribue toujours à augmenter le niveau des crues par les effets cumulés des aménagements précédents (notamment ZAC Saôneor et phase 1 demi-échangeur). Alors que ce secteur inondable impacte une **zone stratégique pour la ressource en eau**.

Longtemps considérée et conçue comme une étape emmerdante et procédurale, **l'évaluation environnementale**, sous l'impulsion du droit communautaire et des défis actuels, doit devenir un véritable outil de conception pour tous les projets d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Par exemple, l'objectif de « zéro artificialisation nette, imposé aux documents d'urbanisme devrait inciter les porteurs de projets à éviter et réduire avant d'avoir à compenser, ce qui s'avère alors impossible. Les terrains disponibles et adaptés se sont réduits comme peau de chagrin : ils ont été artificialisés. Les « compensations » sont illusoire.

### **CONCLUSION : Agir efficacement sur les causes et respecter le SDAGE, le GEMAPI et les lois**

Pollution endémique des sols ignorée, de la nappe phréatique, augmentation de la pollution de l'air et de l'artificialisation des terres, atteintes à la biodiversité et aux espèces protégées, destruction d'une zone humide et d'un espace boisé, aggravation du ruissellement pluvial en amont (RCEA), pollution sonore, l'ensemble de ces conséquences de la réalisation de cette desserte nuira à la santé publique.

**La mise en danger de la vie d'autrui ne saurait être déclarée d'utilité publique, le déni climatique non plus.**

(1) *Pollution de l'air valeurs limites : art R122-1 du Code de l'environnement*

(2) **ACCIDENT Carrefour de Droux** du 17 oct 2021 : révélateur des risques liés aux transports dangereux desservant 7 sites SEVESO ; de l'absence apparente de prévention et d'information (cf communiqué presse)

(3) **MESTA : l'empoisonnement continue**. Lors de l'enquête sur la desserte, (2020) nous découvrons que les travaux traversent un ex-site SEVESO gravement pollué et polluant et que cette information avait été occultée. Le Conseil départemental avait acheté le terrain, vendu comme dépollué, pour 180 000 euros. **Or, à ce jour, nous n'avons toujours pas pu obtenir la preuve que le site a été dépollué.**

T.GROSJEAN Porte-parole collégial

Pour des infos détaillées, consulter sur le site de FNE 71 : avis du CESER sur le SDAGE 2021– contribution FNE 71 SDAGE 2022/2027 - PPRi CAPEN71 2015 – PPRi Inondations Saône 2021 –