

Interview de Jean-Louis BORLOO

Ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire



Jean-Louis BORLOO

Quelle peut être la place du sous-sol dans l'urbanisme durable alors qu'il devient impérieux de limiter l'habitat pavillonnaire et de viser à la densité de l'urbanisation ?

Les spécialistes sont d'accord pour dire que le sous-sol offre deux avantages. D'abord, il permet de préserver le paysage grâce à l'enfouissement de nombreux réseaux : électricité, gaz, téléphone, assainissement... De plus, il libère de l'espace «à l'air libre» pour la réalisation d'espaces verts ou de zones piétonnes. Ainsi, certaines villes ne pouvant plus s'étendre sont en train de reconquérir leur sous-sol. Je pense bien entendu à Monaco mais également à de nombreuses villes canadiennes qui, en raison du froid, ont construit des centres commerciaux, voire des «centres villes» souterrains. Cependant, la

réalisation de grandes infrastructures souterraines n'est pas neutre sur plan écologique. Il s'agit, bien souvent, d'aménagements totalement irréversibles qui nécessitent de déplacer des millions de mètres cubes de terre. L'objectif est donc d'adopter une approche «au cas par cas» tenant compte à la fois des besoins de la population, de l'espace encore disponible et surtout du «coût écologique» de chaque projet.

Nous ne pourrions pas vivre aujourd'hui sans les tunnels qu'ils servent aux transports publics, aux transport ferré ou automobile, à l'adduction d'eau ou à l'évacuation des eaux usées, au transport de l'eau pour les usines hydroélectriques... Or, ils sont toujours montrés du doigt que ce soit pour leur coût jugé excessif ou pour des raisons de sécurité. Cependant, la construction de 2000 kilomètres de lignes à grande vitesse supplémentaires ou le transfert de la route vers le rail va nécessiter la construction de nombreux tunnels. Comment voyez-vous cette évolution ?

Le Grenelle Environnement engage une véritable révolution en matière de transports : construction de 2000 kilomètres de lignes à grande vitesse supplémentaires, lancement de trois autoroutes ferroviaires, de deux autoroutes maritimes, construction du canal Seine-Nord-Europe. Bien évidemment, et comme le prévoit d'ailleurs le Grenelle Environnement, chaque grand projet d'infrastructures fera l'objet d'une étude d'impact extrêmement précise évaluant ses conséquences sur les espèces sensibles, sur leur habitat, sur la continuité de la trame verte tout au long de son tracé,... Il ne s'agit pas de mettre la nature «sous une cloche de verre» mais de placer la protection de l'environnement au cœur même du projet.

En ce qui concerne la sécurité, le dramatique accident du tunnel du Mont-Blanc a focalisé l'attention sur la sécurité incendie des ouvrages souterrains et les obligations ont été renforcées ce qui, naturellement, a renchéri leur coût. Comment concilier les deux objectifs ?

Comme nous avons pu le constater il y a encore quelques jours avec l'incendie d'un poids lourd dans le tunnel sous la Manche, nous devons exercer une vigilance absolue. Chaque incident peut potentiellement avoir des conséquences graves en raison du confinement et des conditions difficiles d'intervention. Les tragiques événements survenus dans le tunnel du Mont-Blanc en 1999 ont provoqué un véritable électrochoc. Depuis cette date, nous avons investi près de 2 milliards d'euros pour le contrôle, l'évaluation et la sécurisation des tunnels routiers de l'Etat. Je note d'ailleurs qu'une directive européenne de 2004 a repris l'essentiel des mesures que nous avons mises en place en France. Dès qu'il s'agit de vies humaines, la sécurité n'a pas de prix.

Vous présidez jusqu'à la fin de l'année le Conseil des Ministres européens des Transports. Comptez-vous avoir une action spécifique pour accélérer les réalisations des RTE-T alors que le rapport d'étape de la commission fait état d'un besoin de financement de 250 milliards d'euros pour les projets prioritaires d'ici 2020, dont près de 100 milliards pour des projets concernant en partie la France (PP3, PP6 et PP16) et comprenant des tunnels ?

Nous voulons tout d'abord nous montrer exemplaires en menant à bien les projets qui concernent notre territoire comme le Lyon-Turin ou le Canal Seine-Nord-Europe dont je viens d'ailleurs de signer le décret portant déclaration d'utilité publique. Bien évidemment, et à l'occasion du séminaire qu'organise la Commission européenne le 14 octobre

prochain, nous demanderons une accélération de ces grands projets au niveau européen qui sont absolument essentiels si nous voulons atteindre nos objectifs de réduction d'émissions de CO₂. Nous plaçons ainsi pour qu'une partie des recettes de la future redevance «Eurovignette» soit affectée à la réalisation de projets de transports, à commencer par ceux relevant des RTE-T. Ces projets sont non seulement nécessaires pour faire face à la raréfaction des ressources fossiles mais également rentables sur le long terme. Ce n'est pas de la dépense mais bien de l'investissement !

Parmi les projets prioritaires figure le projet numéro 16 incluant un tunnel ferroviaire pour la traversée des Pyrénées, pour lequel la France et l'Espagne lors de la réunion de Saragosse le 27 juin dernier ont décidé de la création d'un GEIE. Quel est le calendrier que vous envisagez ?

Je tiens d'abord à confirmer que la France attache une grande importance au nouvel axe ferroviaire à grande capacité transpyrénéen inscrit dans le projet prioritaire numéro 16 des réseaux transeuropéens de transports (RTE-T). Il permettra à terme de reporter une part importante du transport de marchandises de la route vers le rail. Lors du sommet

franco-espagnol du 10 janvier dernier à Paris, nous avons décidé, avec mon collègue espagnol, de lancer un programme d'études préliminaires sur la période 2008-2013. Ce programme prévoit la réalisation d'analyses territoriales et environnementales, des études préliminaires de tracé ainsi que l'éva-

“ Atteindre nos objectifs de réduction d'émissions de CO₂. ”

luation de la rentabilité socio-économique et de la faisabilité financière. De plus, lors du séminaire intergouvernemental de Saragosse du 27 juin dernier, Dominique BUSSEREAU et son homologue Victor MORLAN GRACIA se sont mis d'accord pour la constitution d'un GEIE. L'objectif c'est qu'en 2013, nous puissions décider de soumettre le projet au débat public.

Notre Congrès est co-organisé avec nos associations sœurs d'Espagne, d'Italie, de Suisse, de Belgique et supporté par l'Association Internationale des Tunnels et de l'Espace souterrain. Ces réunions régulières permettent des

échanges fructueux entre les différents pays et permettent de profiter des expériences réussies à l'étranger. Afin de conforter cette coopération, la France a posé sa candidature pour accueillir le Congrès Mondial des Tunnels en 2011. Enfin, notre Association qui aura bientôt 40 ans (en 2010) est reconnue pour sa production de recommandation. Elle est d'ailleurs reconnue notamment pour son action à l'international par votre Ministère. Comment voyez-vous le rôle d'une association comme la nôtre, tant au plan international que national ?

Cela fait maintenant 40 ans que votre association est le porte-parole et la vitrine d'un savoir-faire français reconnu dans le monde entier. Grâce à vous, grâce aux relations que vous entretenez avec vos homologues étrangers, l'ingénierie française ne cesse de s'enrichir de nouvelles expériences et expertises. De plus, l'AFTES constitue une plateforme d'échanges essentielle entre les différents acteurs du secteur. Si aujourd'hui, la France est bien placée pour accueillir le Congrès Mondial des Tunnels en 2011, nous le devons en grande partie à votre travail et à votre mobilisation pendant toutes ces années.