

## ACCEPTABILITE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES

---

### LES CITOYENS SONT-ILS CONSULTÉS LORS DE LA RÉALISATION D'INFRASTRUCTURES ?

---

**OUI.** La construction d'une infrastructure fait l'objet de nombreux dispositifs de participation du public en amont de la prise de décision (débat public, concertation...) ou en aval (enquête publique, référendum...).

**Des outils de participation citoyenne existent quelle que soit la taille du projet.** Les plus petits projets font généralement l'objet de discussions dans des conseils du quartier. Pour les autres projets locaux, la collectivité réalise une enquête publique et une concertation de la population en amont du projet. Les projets de portée nationale font quant à eux faire l'objet d'un débat public.

### L'OPPOSITION DE LA POPULATION AUX PROJETS D'INFRASTRUCTURES EST-ELLE FRÉQUENTE ?

---

**OUI.** Malgré la concertation en amont qui doit définir l'intérêt général, certains projets font l'objet d'une véritable « guérilla juridique » afin de ralentir leur avancement, voire dans certains cas conduire à leur annulation pure et simple.

Cette opposition est parfois le fait de riverains opposés à la construction d'une infrastructure à proximité de chez eux : cette opposition des Nimby, acronyme de « Not In My BackYard », (« pas dans mon arrière-cour ») caractérise en général l'opposition d'intérêt privés à un besoin collectif.

Toutefois, c'est désormais un phénomène de type ZAD, ou « Zone à défendre » qui se répand, avec une vocation beaucoup plus politique donnée à la lutte contre un projet. Des ZAD se sont notamment constituées dans des espaces ayant une dimension environnementale ou agricole comme Notre Dame des Landes ou le site d'enfouissement de déchets de Bure.

### UN RÉFÉRENDUM AU NIVEAU LOCAL PEUT-IL APPORTER UNE RÉPONSE ?

---

**OUI MAIS...** L'usage du référendum pour évaluer l'intérêt général d'un projet d'infrastructure se confronte à certaines limites.

Lors du référendum réalisé pour le projet de Notre-Dame-des-Landes, les électeurs ont été en majorité favorables au maintien du projet (à 55,17% des voix pour). Le projet a néanmoins été annulé par la suite en raison de la pression forte des opposants de la ZAD.

### EST-CE QUE CELA COÛTE CHER D'ANNULER OU DE REPORTER UN PROJET ?

---

**OUI.** L'annulation ou le report d'un projet sont onéreux avec un coût dépassant parfois celui établi initialement pour la construction de l'infrastructure. Outre les frais engagés pour les études de

conception ou lors des recours juridiques, l'abandon d'un projet nécessite généralement d'envisager une solution alternative pour répondre au besoin.

Par exemple, le coût de l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes sera probablement supérieur au montant du projet initial (560 millions €). L'abandon du projet soulève désormais la question d'un réaménagement de l'aéroport de Nantes estimé entre 415 à 545 millions €. A cela devrait s'ajouter des compensations financières à Vinci Airports en raison de la rupture du contrat et des clauses de résiliation (estimées entre 250 et 350 millions €).

## UNE INFRASTRUCTURE, ÇA POLLUE ?

---

**NON.** Contrairement aux idées reçues, infrastructures et respect de l'environnement vont généralement de pair. Des infrastructures modernes réduisent les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux activités de transport en réduisant la congestion ou en favorisant le report modal (ferroviaire, voie fluviale...). Elles limitent la consommation de ressources naturelles (réduction des fuites d'eau...) et luttent contre le dérèglement climatique (énergies renouvelables, digues...).

Par exemple, la réalisation de la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, permettrait d'éviter le rejet dans l'atmosphère de 3 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an<sup>ii</sup>.

## LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES SONT-ILS TROP CÔUTEUX AU REGARD DE LEUR UTILITÉ ?

---

**NON.** Tous les grands projets d'infrastructures (ports, canalisations, routes, transports ferroviaires, aérodromes...) impliquant du financement public (Etat, collectivités locales...) doivent faire l'objet d'une évaluation socio-économique. L'objectif est d'évaluer tous les bénéfices liés à la réalisation de l'infrastructure par rapport à son coût. Si le coût s'avère supérieur aux bénéfices générés alors le projet n'est pas réalisé. Ces calculs intègrent les externalités liées au projet (amélioration de la sécurité ou impact sur l'environnement par exemple), que celles-ci soient positives ou négatives.

Par exemple, l'extension de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway à Saint Etienne représente un investissement de 68 millions €. Grâce au gain de temps (218 700 heures chaque année) et de sécurité ainsi qu'à la réduction de la pollution sonore et atmosphérique (1 900 tonnes de CO<sub>2</sub> par an en moins), le projet est créateur de 35 millions € de valeur socio-économique nette des coûts.

---

<sup>i</sup> Rapport de la médiation remis au gouvernement

<sup>ii</sup> La Transalpine