

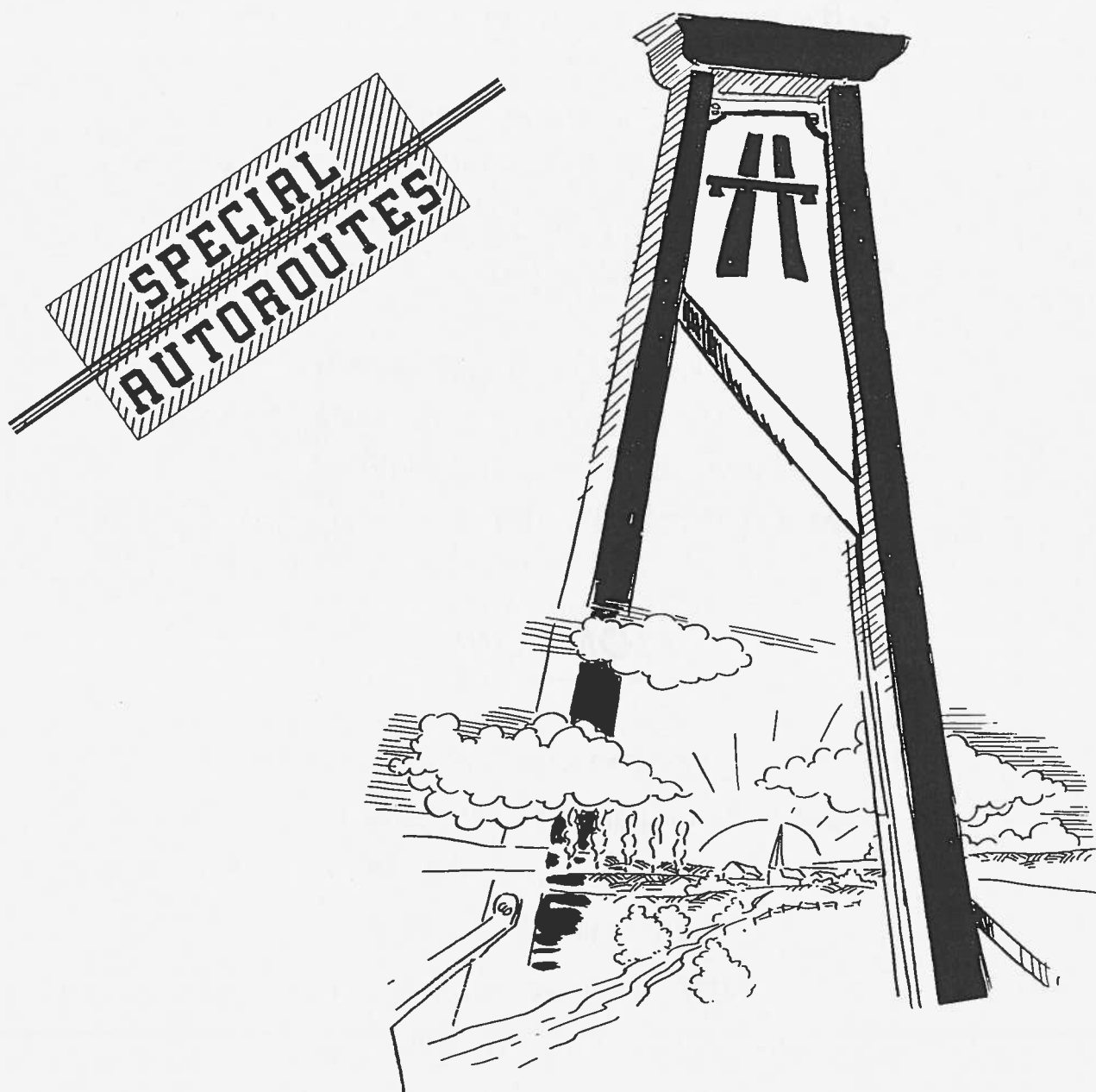
G
E
P
O
P



PICARDIE

NATURE

N° 45



REVUE TRIMESTRIELLE PUBLIEE PAR LE GROUPE ENVIRONNEMENT PROTECTION ORNITHOLOGIE EN PICARDIE

ISSN 0 182 4201

COMMISSION PARITAIRE N° 63860

10 F



Revue trimestrielle publiée par le **Groupe Environnement**
Protection Ornithologie en Picardie
Association régie par la loi de 1901

Affiliée à la **Fédération Française de Sociétés**
de **Protection de la Nature**.

Agréée par les ministères de l'Environnement,
de l'Équipement et de la Jeunesse et des Sports

Siège social : **MUSEE DE PICARDIE**
rue de la République 80000 AMIENS
Secrétariat : **103 rue Octave TIERCE**
80000 AMIENS tel. 22.43.26.88. CCP Lille 872. 02 E

Directeur de la publication : Patrick THIERY
Dactylographie : Association Culture et Sciences
Mise en page : Bernard COUVREUR
Illustrations : Jean FAUQUEMBERGUE et G.D.E.A.M.

SOMMAIRE

Informations p 3 et 4
Journées mondiales de l'Environnement p 5
Conservatoire des Sites Naturels de Picardie p 6 à 9
Au calendrier p10

DOSSIER SPECIAL AUTOROUTES

Pour un moratoire autoroutier p 12
Autoroute contre nature p 13 à 23
Associations de défense p 24 à 26

LES CHASSEURS... ET LES REALITES SCIENTIFIQUES

En mai 1988 est parue une publication spéciale du B.I.R.O.E. intitulée: «Résultats des dénombrements internationaux d'oiseaux d'eau du B.I.R.O.E. 1967-1983» et relative à «l'importance et l'évolution numérique des populations de canards, cygnes et foulques d'après les dénombrements de janvier dans le Paléarctique occidental.»

Aussitôt, les chasseurs ont clamé que la plupart des espèces aquatiques étaient en augmentation, donc qu'ils pouvaient continuer à chasser et à prélever un certain nombre d'individus sans nuire aux populations.

Eric JOLY, dans le Chasseur Français de juillet 1989, écrit que, en 10 ans les populations d'anatides ont progressé de 47%... comme les limicoles (sauf la barge à queue noire).



Or, dans ce rapport B.I.R.O.E., on peut lire page 138: «On ne peut exclure la possibilité que la concentration d'oiseaux d'eau dans les zones protégées où les dénombrements sont possibles soit à l'origine de l'impression d'accroissement, étant donné que ces oiseaux fréquentaient auparavant des plans d'eau non visités; autrement dit, le nombre des oiseaux recensés a peut être augmenté mais en réalité la population ne s'est pas accrue.»

On peut aussi lire page 144 que «l'influence de la chasse sur les populations d'oiseaux d'eau dépend dans une large mesure des dates d'ouverture... La saison devrait être limitée à l'automne ou au début de l'hiver pour que la chasse ne s'ajoute pas à la mortalité natu-

relle... En Amérique du Nord, la chasse est presque partout fermée dès la mi-janvier et dure un mois et demi à trois mois, soit beaucoup moins qu'en Europe où elle s'étend sur trois ou quatre mois dans les pays du nord et de l'est et sur cinq à huit mois dans ceux du sud et de l'ouest.»

C'est la raison pour laquelle le R.O.C. demande dans un premier temps, que toute forme de chasse soit comprise entre le 1er octobre et le 31 décembre.

L'excellent document édité par la L.P.O. («pour une évolution de la chasse au gibier d'eau») démontre que:

- «les effectifs de la majorité des canards hivernant en France sont en diminution significative depuis les dix dernières années».

- «Globalement, les petits échassiers hivernant en France sont en diminution depuis 1980, surtout les espèces chassables» (exception faite pour le pluvier argenté).

Alors, Messieurs les chasseurs, un peu de sérieux, s'il vous plaît ! Les réalités biologiques sont là et, que cela vous plaise ou non, vous devrez vous y plier, de gré ou de force !

Serge BOUTINOT - Docteur ès Sciences
Vice-Président du R.O.C.
Extrait de la lettre du hérisson n° 107



Le bilan de l'activité de ces associations est donc très largement positif. Leur réussite tient en particulier à l'originalité de leur démarche et à la sollicitation d'aides financière d'origine très variée.

* Une démarche originale.

Les Conservatoires régionaux d'espaces naturels ont adopté une stratégie originale de protection de la nature fondée sur le partenariat et le consensus.

Ils entendent en effet mettre en complémentarité les apports respectifs de la puissance publique, des entreprises privées et des publics motivés afin de réaliser leurs projets.

Ils recherchent le consensus, la compréhension et l'acceptation de la part des propriétaires et des usagers des lieux, seuls gages de réussites d'une opération de préservation d'un espace naturel.

L'obtention d'un tel consensus suppose l'information, l'animation mais également une juste compensation en retour de toute astreinte ou limitation du droit d'usage.

Aussi les moyens utilisés par le conservatoire sont ils:

- La maîtrise d'usage, par l'acquisition, la location ou la convention de gestion,
- la gestion,
- et l'animation des milieux naturels choisis pour leurs intérêts respectifs.

.../...

CONSERVATOIRE DES SITES NATURELS DE PICARDIE

Iles aux fagots, 43 chemin de halage, 80000 AMIENS.

BULLETIN D'ADHESION ET DE DON

Nom: _____

Adresse: _____

Tél: _____

Cocher la (ou les) participations (s) retenues (s).

- ☐ Cotisation 1990 membre actif: 50 FF
- ☐ Cotisation membre bienfaiteur: à partir de 100 FF soit FF
- ☐ Don: - pour une location 100 FF
- ☐ Don: - pour une acquisition 250 FF

..... Total: FF

Date et signature:

Adresses de personnes susceptibles de soutenir nos actions:

Rédiger le chèque à l'ordre de **GE.MI.NA.PI.**, Conservatoire des Sites Naturels de Picardie.

L'envoyer de préférence à Hervé Lefebvre, 2 Passage Sandrine 80000 AMIENS...

... accompagné du présent bulletin.

MERCI DE VOTRE SOUTIEN

Un conseil scientifique, constitué de spécialistes de diverses disciplines, oriente le choix des sites à protéger, élabore puis propose les plans de gestion. Chaque site est placé sous la responsabilité d'un conservateur qui en assure le suivi régulier.

* Un savoir-faire déjà mis en oeuvre...

Les larris de Grattepanche et de Bouchon, les marais de la réserve naturelle de Boves et ceux de l'arrêté de protection de biotope de Blangy Tronville ont déjà bénéficié d'opérations d'entretien définies par l'association.

* ... et de nombreux projets dans l'ensemble de la Picardie sur la base de l'inventaire Z.N.I.E.F.F. (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique ou Faunistique) mais aussi en saisissant des opportunités, le Conservatoire entend porter son action sur les divers types de milieux naturels représentatifs de la région: coteaux calcaires, marais, tourbières, dunes, bois...

Résultats d'activités rurales traditionnelles (pâturage, étrépage...), les milieux ouverts de notre région, tels les marais, les pelouses calcaires, les landes constituent un véritable «paysage culturel» qui fait partie intégrante de notre patrimoine. Or, ils évoluent naturellement vers un stade boisé en perdant leurs valeurs spécifiques. Pour garantir l'optimum biologique de chaque site, le conseil scientifique et les conservateurs définissent les travaux d'entretien nécessaires, réalisés chaque fois que possible sous la forme de chantiers de bénévoles et suivis éventuellement d'une restauration des pratiques antérieures.

Ainsi, le Conservatoire projette:

- la restauration puis l'entretien des qualités biologiques de quatre hectares et demi de la basse vallée d'Acon (à côté du site de Samara) par location des terres et rétablissement d'un pâturage extensif par des bovins très rustiques (projet sur le point d'aboutir).

- la restauration de la qualité biologique d'un marais de la Somme en amont d'Amiens grâce à l'introduction de poneys Highland (poneys écossais très rustiques), en collaboration avec la commune, la D.R.A..E, le W.W.F. et le Conseil Général de la Somme.

- la définition puis l'application d'une nouvelle gestion dans une partie des landes de Versigny (Aisne) en collaboration avec la commune, le C.N.R.S. et la D.R.A.E.

- la poursuite des chantiers hivernaux d'entretien des larris (notamment à Grattepanche), toujours en collaboration avec les communes et les propriétaires privés concernés, et des études de faisabilité de retour à un certain pâturage.

- en collaboration étroite avec la direction du Syndicat du Plan d'Eau de l'Ailette et certains propriétaire riverains, la création d'une réserve naturelle volontaire afin de favoriser l'hivernage et la reproduction des oiseaux d'eau et d'y développer l'ornithologie à l'occasion de visites de découvertes (installation d'observatoires ornithologiques...).

- la participation éventuelle à l'acquisition et la gestion d'une partie des fameux marais de Sacy (Oise)

- et bien d'autres actions encore...

Les objectifs du Conservatoire vous intéressent. Vous pouvez l'aider de multiples façons:

- en premier lieu, adhérer.
- faire un don.
- nous faire connaître auprès des personnes ou entreprises susceptibles d'être intéressées par nos actions (naturalistes mais aussi élus, chefs d'entreprises...)
- nous signaler des sites dignes d'intérêt susceptibles d'être acquis ou simplement gérés par le conservatoire
- participer aux chantiers d'entretien
- nous faire part de toutes vos suggestions quant à la marche de l'association.

**SAUVEGARDER LE PATRIMOINE NATUREL DE NOTRE REGION
EST DU RESSORT DE TOUS LES PICARDS**

Dimanche 12 Novembre

Recensement d'oiseaux morts sur la côte picarde.

*Rendez-vous à 8h00 place du cirque à AMIENS
ou à 9h30 à la gare de NOYELLE/MER.*

Repas tiré du sac à la station d'études écologiques
quai J. d'Arc à St VALERY/SOMME.

L'après-midi est consacrée à la détermination des espèces récoltées.

Dimanche 26 Novembre

Sortie ornithologique au plan d'eau de l'Ailette (Aisne).

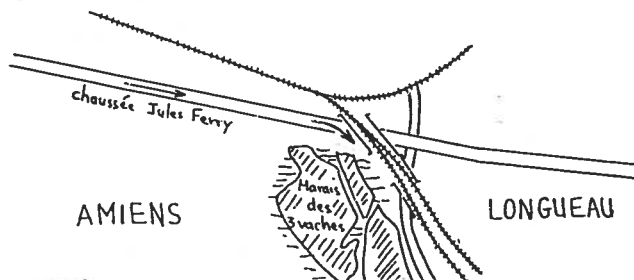
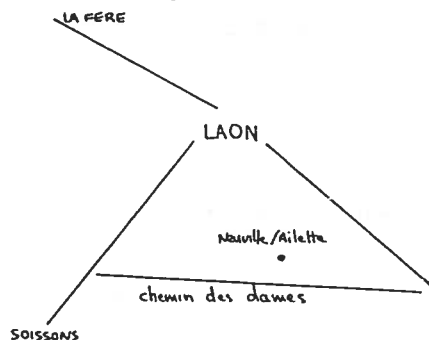
Nombreux oiseaux hivernant à observer.

Rendez-vous à 8h00 place du cirque à AMIENS

ou à 10h00 sur la place du village de

NEUVILLE/AILETTE.

Durée: la journée, Repas tiré du sac.



Dimanche 10 Décembre

Visite du marais du "Bout du monde" entre AMIENS et LONGUEAU.

Rendez-vous à 9h00 à l'entrée du marais.

Durée: la matinée.

Mardi 12 Décembre

Thierry RIGAUX, ingénieur agronome animera une **conférence sur le parc national d'Ichkeul en Tunisie**, classé parmi les réserves de la biosphère et inscrit au Patrimoine Mondial de l'UNESCO. Son intervention portera sur les travaux d'étude et de suivi des populations de canards et de foulques qu'il a réalisés pendant 9 mois pour le compte du C.N.R.S. et de la C.E.E.

Rendez-vous A 20h45, salle Dewailly à AMIENS

Entrée gratuite et ouverte à tous.

Dimanche 17 Décembre

Visite du cimetière de la Madeleine à AMIENS.

Observation de nombreux passereaux.

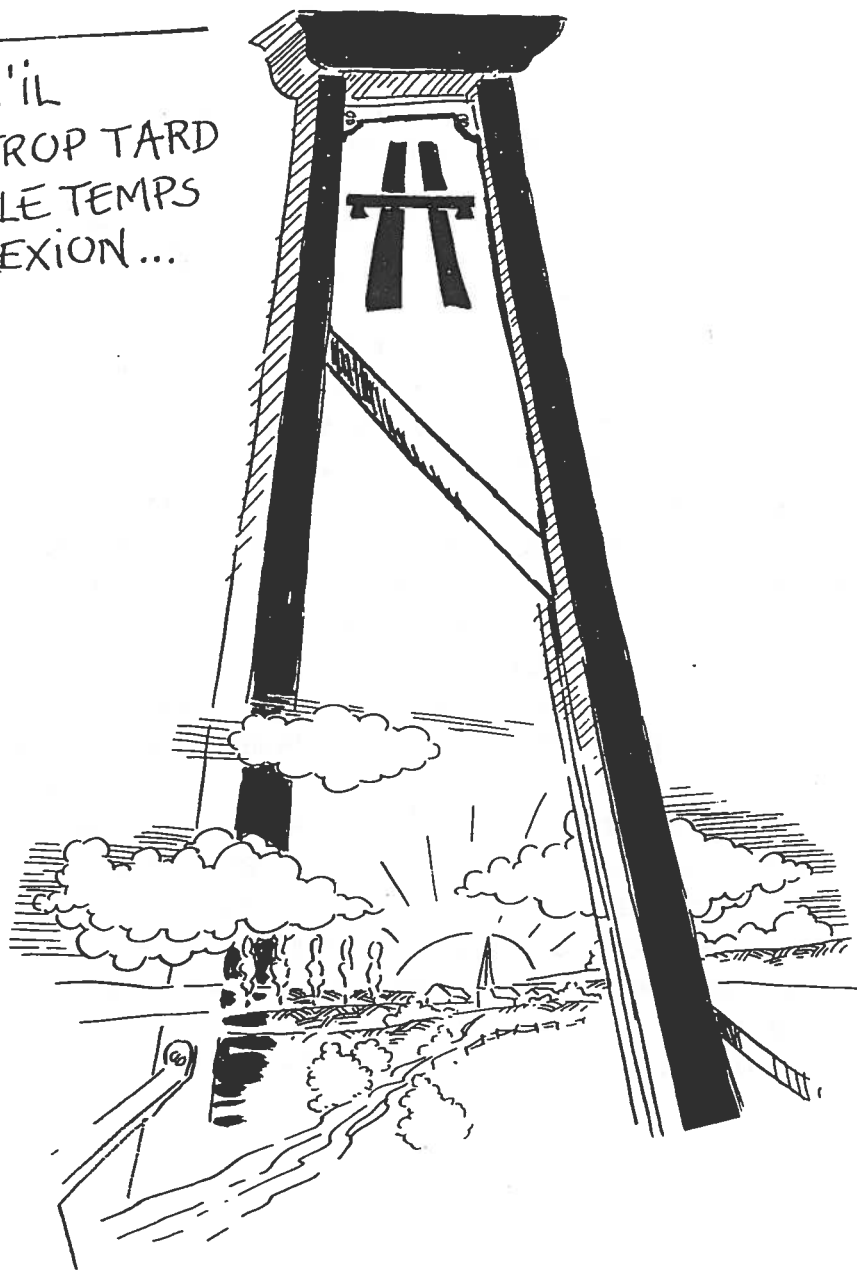
Rendez-vous à 9h00 à l'entrée du cimetière.

Durée: la matinée.

DOSSIER

SPECIAL AUTOROUTES

AVANT QU'IL
NE SOIT TROP TARD
PRENONS LE TEMPS
DE LA RÉFLEXION...





COMITE NATIONAL CONTRE LES EXCES DU PROGRAMME AUTOROUTIER

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris Tel. (1) 43 35 02 83

POUR UN MORATOIRE AUTOROUTIER

En 1987, M. Méhaignerie a lancé un programme de 1700 kilomètres d'autoroutes s'ajoutant aux 6500 existant et aux 1100 kilomètres nouveaux déjà décidés à l'époque. Le gouvernement de M. Rocard vient d'en autoriser 700 supplémentaires: ce qui devrait porter à 10000 le kilométrage du réseau autoroutier en 1997 (11300 en intégrant les «voies à structure autoroutière»).

Ces extensions porteront de graves atteintes à l'environnement. Elles nous paraissent démesurées, anachroniques, anti-économiques... et sont illégales.

Les autoroutes créent d'innombrables nuisances: prélèvement d'espace urbain, agricole ou naturel; tronçonnement des villages et des forêts; enclavement de la faune, des activités agricoles, des services, de la vie sociale; altération des paysages; bruit; pollution; gaspillage énergétique. Elles induisent une urbanisation à la périphérie des grands centres et vident à l'inverse les pays traversés; elles créent une incitation généralisée à la vitesse; elles favorisent le trafic des marchandises par des camions de plus en plus lourds et rapides, de plus en plus bruyants et dangereux.

En dépit de cela, la fabrication des autoroutes est un processus sans fin, qui semble avoir une finalité unique: s'entretenir de lui-même. Le mécanisme de financement incite: pour continuer à toucher les péages sur leurs concessions actuelles au delà de l'échéance normale, les sociétés autoroutières doivent réinvestir leurs bénéfices dans la construction de nouvelles autoroutes, rentables ou non: on sait que la plupart des liaisons nouvelles seront déficitaires... mais les sociétés y trouveront leur compte.

Que la facture soit payée par l'usager ou le contribuable, cent milliards seront gaspillés, alors qu'on manque de moyens pour soutenir l'industrie et améliorer les services publics (transport, environnement, santé, enseignement). Pour s'en tenir à la route, il serait bien plus utile de chercher à optimiser l'exploitation des infrastructures existantes et d'augmenter les crédits affectés à la sécurité routière.

Enfin, les nouvelles autoroutes ont été décidées sans étude comparative avec d'autres modes de transport (chemins de fer régionaux ou inter-régionaux, transport combiné rail-route,...). L'article 14 de la loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 n'a pas été respecté.

Nous demandons au Gouvernement qu'il suspende le programme autoroutier, et que soit mis à l'étude un schéma national des infrastructures de transport prenant en compte tous les modes et les coûts sociaux de chacun d'eux. Il faut en même temps qu'un large débat national ait lieu, au-dessus des groupes de pression et des intérêts à court terme.

AUTOROUTE CONTRE NATURE

par Philippe BRUNET

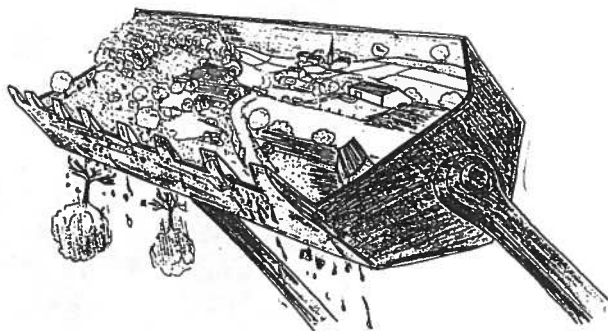
Jules Verne doit se retourner dans sa tombe au cimetière de la Madeleine. La pieuvre géante existe bien et elle s'appelle autoroute. Ses tentacules vont bientôt étrangler la Picardie et y laisser des cicatrices indélébiles.

Mais aujourd'hui, le monstre ne fait plus peur et au contraire, on nous présente l'A16, l'A29 voire l'A1bis comme autant de cadeaux pour la région.

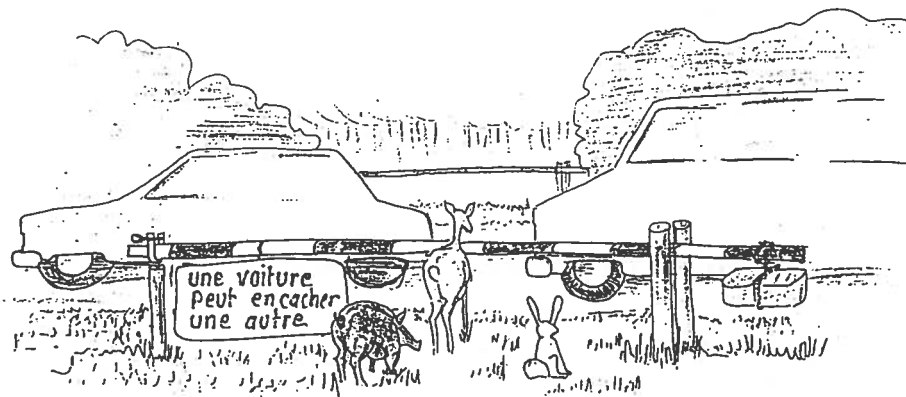
En réalité, nous sommes à la veille d'une formidable restructuration de l'espace Picard, qui sera un saccage écologique, un mauvais coup pour son tourisme et pénalisera les zones rurales sans apporter d'avantages décisifs pour son industrie.

L'AUTOROUTE: SACCAGE ECOLOGIQUE

* Il n'existe pas de tracé acceptable. Quel que soit celui-ci, l'autoroute va détruire certains des plus beaux marais du Nord de la France: amputer les larris et les bois (sans compter, les sites archéologiques), défigurer nos rivières et nos villages. Ce seront de véritables «lignes maginot» sonores et polluantes pour la faune sauvage et... les gens du pays (désocialisation des villages).



* En amont de leur réalisation, cela provoquera la dégradation des vallées où sont extraits les granulats nécessaires à leur construction. Ce sera autant d'hectares de gravières, de trous, de plaies dans nos paysages, avec, en plus, le risque d'affecter la nappe phréatique.



* Dans quelques années, lorsque le week-end, on voudra faire une petite ballade en famille, pour pas cher, pas trop loin de la ville, il faudra se contenter de l'herbe sale des bretelles... d'autoroutes.

BONNAY

28.9/4/89

Les enfants de l'école disent « non » à l'autoroute

A Bonnay, depuis que l'on a eu connaissance du passage éventuel de l'A29, à travers les marais communaux, on s'est bien mobilisé. Notamment du côté des enfants de l'école publique. Ici, on est très sensible à la défense de la nature, la vraie, celle qui est désintéressée. Le fait apparaît très nettement dans le journal hebdomadaire que réalisent les élèves depuis cinq ans. Le numéro 104, vendu dans les foyers du village est particulièrement consacré à cet événement crucial.

Dirigés par M. Demarcy, leur instituteur, les enfants y manifestent clairement leurs sentiments et leur hostilité face au projet menaçant

directement leur environnement. A chaque page, les cris du cœur jaillissent contre tout ce qui porte atteinte à la vie animale, végétale et au paysage. Douze pages de slogans, de dessins convainquants dans leur graphisme naïf, mais ô combien efficaces !

« Laissez les animaux vivre, en paix », « oui à la nature », « laissez régner le calme, laissez-nous respirer », « non à l'autoroute dans les marais », « nous on veut voir vivre les animaux », « ne cassez plus la nature », etc.

De leur côté, les élus ont accompli des actions et ont adhéré à l'association de défense des vallées de l'Hal-lue et de l'Ancre aux côtés

des communes de Daours et de Vecquemont. Ensemble ils ont fait des pétitions, ont pris des délibérations au sein de leurs conseils respectifs, écrit au sous-préfet en rappelant les problèmes de régulation des nappes phréatiques, dressé l'inventaire des dégradations qui pourraient s'en suivre sur le plan de l'environnement et de la chasse.

A près de deux semaines de la décision du ministre des Transports qui devrait trancher sur le tracé définitif de l'A29, une réunion a eu lieu à la mairie de Bonnay. Les maires des communes concernées et quelques habitants du village y ont rappelé les actions menées depuis plu-

sieurs semaines et envisagé l'avenir.

Bien qu'aucune décision officielle n'ait été prise, les inquiétudes demeurent quant au tracé dit « nord rocade est ». Pour Bonnay, « ce serait une véritable catastrophe », a affirmé M. Sellier, maire de cette commune. C'est en tout cas ce que se sont attachés à prouver les élus soutenus par l'association des chasseurs de gibier d'eau.

Selon les responsables de ce comité de défense, leur action ne vise pas à empêcher la construction d'une autoroute, mais de rechercher les moyens de la faire sans nuire à l'environnement. A ce sujet, les élus ont toujours regretté de ne jamais avoir été consultés. Mieux, ils ont très peur finalement d'être placés bientôt devant un fait accompli, malgré les actions entreprises.

« Pourquoi ne pas envisager de doubler les grands axes existants ? », disent les élus. « Les autoroutes sont-elles vraiment aussi indispensables qu'on veut nous le faire croire ? ». Maintenus dans un flou constant, les animateurs de l'association de défense n'ont pas eu d'autre alternative pour agir que d'appliquer l'adage « mieux vaut prévenir que guérir ? ». Un terrain relativement instable sur lequel il est alors difficile de s'appuyer pour exercer une véritable pression.

Pour l'heure, aucune réponse n'ayant pu être formulée quant au tracé en question, le suspense demeure.



Les habitants de Bonnay auraient pu être plus nombreux pour soutenir cette action.

Mais pour trouver le petit coin de nature, tranquille et sympa... ceinture.

Par contre, ce sont les grands parcs de loisirs, véritables usines à Bonheur qui vendent, très très chères, quelques heures de plaisirs artificiels, qui vont être contents.

C'est donc notre patrimoine naturel et culturel encore riche, mais fragile qui va régresser de façon irréversible.

Mais, nous ne sommes pas certains que cela émeuve beaucoup les décideurs, car lorsqu'il parle progrès, le cœur de l'homme a du retard et sa conscience n'évolue pas au rythme des avancées technologiques.

Parlons donc gros sous.

L'AUTOROUTE: UN MAUVAIS COUP POUR LE TOURISME

L'expérience montre que l'autoroute assèche plutôt qu'elle n'irrigue les secteurs qui ne sont que traversés. Par contre, elles aspire, canalise et accélère le flux touristique vers des régions ou des pays pas forcément plus intéressants mais en tout cas plus ensoleillés (Côte d'azur, Espagne).

Avec elle, c'est toujours plus vite, toujours plus loin.

Historiquement, la Picardie a toujours été sur la route des invasions. Pour une fois qu'on veut retenir ces envahisseurs, ils ne feront que passer...

2 exemples concrets:

1° Le Courrier Picard du 27.7.88 titrait «Péronne, que sont les touristes devenus?» En effet, depuis l'ouverture du tronçon de l'A26 à Laon, les touristes étrangers ne s'arrêtent plus dans la ville.

PAGE 6 - 27-7-1988

SOMME

Le Courrier

Péronne : que sont les touristes devenus ?

Depuis l'ouverture du tronçon de Laon sur l'autoroute A 26, les touristes anglais (et les autres), ne s'arrêtent plus à Péronne.

Le doigt se pose sur un point précis de la carte routière, suit lentement un axe précis. Le geste est ponctué en fin de parcours, par un coup sec, rageur : « C'est l'ouverture de l'A 26 qui est responsable... ». Puis, la voix prend un ton d'explication : « Regardez, c'est simple. Péronne est aujourd'hui quadrillée par les autoroutes. D'un côté vous avez l'A 1, de l'autre l'A 26 et bientôt il y aura celle qui reliera Amiens à Saint-Quentin. Pourquoi les touristes s'arrêtent-ils ici ? »

La question mérite d'être posée. En effet à Péronne, c'est

la désespérance. Ici on chante le « blues du touriste » étranger absent. Un regard sur la grand-place indique le pourcentage infinitésimal de fréquentation des vacanciers étrangers. Où sont les Anglais, où sont les Allemands ? Déjà, l'an dernier avait été une saison catastrophique pour la restauration et l'hôtellerie. Mais ce qui ne pouvait être qu'une mauvaise conjonction liée à une baisse de fréquentation ponctuelle est due manifestement à des causes plus importantes.

Au-delà de l'analyse des nouveaux comportements des estivaux - ils partent moins long-

temps en vacances -, le facteur principal de cette désaffection provient de l'ouverture l'an dernier (en juillet 1987) du nouveau tronçon de l'A 26 : Saint-Quentin - Laon.

Effectivement, à la sortie du péage de l'A 26 à Laon, les voitures des étrangers sont là. Principalement des Anglais. C'est simple, dans le flot de circulation sur la Nationale qui mène à Laon on peut noter une automobila anglaise sur deux. Il est vrai que ce flux important est dû principalement à un débarquement de ferry à Calais.

Cette observation sera confir-

mée par Nicolas et Véronique qui travaillent tous deux au péage. Nicolas dira que l'augmentation du trafic routier est bien réelle : « Il n'y a pas de problème, c'est bien réel. Surtout de la part des Anglais. Les Belges aussi. Pour partir sur Nice ils rattrapent Reims, Châlons-sur-Marne et Dijon. Et là ils prennent l'autoroute du Soleil ».

Cette progression du trafic tournerait sur une moyenne de 30 %. Un chiffre que n'infirment pas un des responsables du nouveau restaurant de l'Arche inauguré en décembre dernier. Dans cet établissement du groupe Accord, les employés et les décideurs ont le sourire. Au terme de l'année on sait que le chiffre d'affaires sera bon. De plus, le tronçon Laon - Reims sera ouvert l'année prochaine. Déjà, un motel sera prochainement construit sur l'aire.

L'âge d'or de Péronne

Effet de vases communicants la situation n'est pas la même sur l'aire d'Assesvillers située à une dizaine de kilomètres de Péronne sur l'autoroute A 1, Dunkerque - Paris. Tant au niveau de l'hôtel « Mercure » que du restaurant de l'Arche, on note une baisse de fréquentation. Ceci se traduit pour le « Mercure », par moins d'arrêts de cars étrangers ou d'individus. Idem pour la boutique de presse et la restauration rapide. Par rapport à il y a quatre ou cinq ans, la diminution de la fréquentation des touristes est manifeste. Sur ce point, serveurs et vendeurs sont unanimes.



Sortie du péage à Laon sur l'A 26 : les Anglais sont là, mais ils évitent Péronne.

A Péronne la situation est semblable. Sur la place de l'Hôtel-de-Ville on peut compter sur les doigts d'une main les plaques des véhicules étrangers. L'âge d'or des arrêts de cars anglais est révolu. Claude Fournier, maître d'hôtel depuis douze ans au « Saint-Claude », se souvient : « Quand je suis arrivé en 1965, l'autoroute du Nord n'existait pas et le mercredi midi - surtout - il y avait de dix à quinze cars qui arrivaient entre onze heures et midi et demi. C'était typique. Nous avions un petit buffet où l'on dressait des plateaux en argent avec des tasses, des sous-tasses avec les cuillères et les sucres. Nous avions des grosses théières qui faisaient deux litres. On servait directement le thé à la tasse tellement les Anglais arrivaient. Ainsi, plus de cinq cents personnes passaient en l'espace d'une heure. C'était de 1965 à 1968, et tous les mercredis. C'était impressionnant, car la place était pleine de cars et de voitures ».

Alors, face à cette situation médiocre, peut-il y avoir un renouveau ? Patrick Lalos, du « Saint-Claude », exprime bien la position de ses confrères. Il a bien entendu, noté la baisse de fréquentation : « La route des Anglais c'était Calais - Bâle, dit-il

— Mais depuis que l'on a voulu les faire passer par Cambrai - Saint-Quentin - Laon et Reims, Péronne est complètement délaissée sinon ignorée. D'autant que les Anglais préfèrent passer par Dijon pour éviter l'engorgement de Paris ».

L'espoir : L'historial de Péronne

L'espoir des restaurateurs c'est la mise en route de l'Hitorial de Péronne qui doit ouvrir ses portes l'année prochaine. Mais encore faut-il que Péronne soit bien desservie : « Si on veut améliorer notre outil de travail, il nous faut une bonne fréquentation de nos établissements et ceci passe par une sortie de l'autoroute A 29, sur la voie Nord ». En clair, cette sortie permettrait de désengorger Péronne et la ville d'Albert. Elle suppose aussi l'implantation de la gare picarde du T.G.V. Or, Chaulnes revendique l'implantation de cette gare. Le choix sera déterminé par le tracé de la future autoroute Amiens - Saint-Quentin.

D'ici là, les luttes d'influences politiques vont nourrir le débat. En attendant, les touristes étrangers boudent la capitale de la Haute-Somme. Pour combien de temps encore ?

Didier DEBRIL



La place de Péronne : Un observatoire infallible du manque de touristes.

2° Qui connaît le MORVAN ? C'est magnifique et pourtant, nous le traversons tous, sans s'arrêter, parfois plusieurs fois dans l'année, à 130 km/h, direction la montagne ou la Méditerranée.

C'est ce que feront les touristes Anglais, Hollandais ou Allemands que la Somme en particulier, ambitionne d'accueillir et de retenir à l'horizon 93.

SPECIAL AUTOROUTES

En effet, ces gens là, de par leur culture, **sont très sensibles au cadre de vie et à l'environnement en général**. Nous ne les attirerons pas avec des piscines à vagues en bout de piste, en coupant le littoral de l'arrière pays, bref, en banalisant nos paysages au point qu'ils ressemblent aux leurs.

Deux autoroutes supplémentaires en Picardie, et comme disait Coluche: *«Circulez, y a rien à voir»*.

Grâce ou plutôt à cause de l'autoroute, **ils court-circuiteront notre région**, pourtant capable de leur offrir des activités pour lesquelles ils sont très demandeurs. C'est-à-dire, le tourisme fluvial, les gîtes, les randonnées à cheval, les pistes cyclables, l'omithologie...

Les demiers seront les premiers, dit-on, et c'est vrai que si notre région a pris du retard dans beaucoup de domaines, cela lui a permis de préserver une certaine identité et une nature encore accueillante. De nos jours, cela peut devenir un atout et ne dit-on pas, que la Somme, peut devenir le poumon vert du Nord de la France.

L'économie faite en se passant des autoroutes, peut lui permettre de développer un tourisme que nous qualifierons d'intelligent et d'avenir. **C'est-à-dire, un tourisme harmonieux et diversifié.**

La Bretagne, par exemple, n'a pas d'autoroute, seulement des voies rapides, construites sur les tracés déjà existants. Son tourisme se porte-t-il mal pour autant? Je ne le pense pas. L'autoroute n'est donc pas une fatalité.

Enfin, à une époque où l'on parle beaucoup du poids économique de la chasse, qu'en pensent le chasseurs de la région? Certains nous affirment que le gibier revient lorsque l'autoroute est terminé; admettons! mais si, comme ils disent, le plaisir de chasser n'est pas de tuer mais d'avoir un contact avec la nature, que restera-t-il de ce plaisir, en bordure d'autoroute? Affaire à suivre...

Pour terminer ce chapitre traitant du tourisme, nous citerons deux faits très révélateurs et inquiétants.

1) «Le tunnel n'est pas fait pour améliorer la situation économique du littoral Nord/Pas-de-Calais, ni même pour assurer la prospérité touristique de la côte d'opale». Propos de la bouche du responsable du DATAR (aménagement du territoire).

2) Le Courrier Picard du 19.4.89, montre le dépliant d'Eurotunnel: Amiens, notamment, ne figure nulle part.

Sans commentaire...

A propos, puisqu'on va beaucoup parler d'enquête d'utilité publique, les professionnels locaux du tourisme ont-ils réalisé des enquêtes avec leurs collègues Anglais, Hollandais ou Allemands, en posant la question suivante:

"Pensez-vous que les autoroutes Picardes, vous inciteront davantage, à faire une halte dans cette région?"

☐ OUI

☐ NON

L'AUTOROUTE PENALISE LES ZONES RURALES

* L'autoroute désertifie les campagnes et renforce la concentration urbaine.

Le Courrier
CORBIE

15-2-1989 - PAGE 9

Les agriculteurs du canton préoccupés par leur avenir

Réunis en assemblée générale au lycée technique rural Sainte-Colette, plus de cinquante agriculteurs du canton ont exprimé leurs inquiétudes face aux dispositions prises par les instances communales de Bruxelles.

Ce rassemblement important du syndicat cantonal était présidé par M. Marcel Jeanson avec à ses côtés M. Désiré Devienne président départemental des exploitants agricoles (F.D.S.E.A.).

M. Jeanson a résumé les grandes tendances favorables ou défavorables à l'agriculture et dénoncé l'incohérence de la politique de Bruxelles qui consiste, entre autres, à limiter les quantités de produits oléoprotéagineux à 3,5 millions de tonnes alors que les stocks européens et mondiaux sont insuffisants pour satisfaire les besoins des populations.

Deuxième point de désaccord développé par M. Jeanson, les propositions de diminuer le prix payé pour le sucre. Hors, disent les responsables agricoles, le marché du sucre ne coûte rien à la communauté et les exportations sont financées par les agriculteurs. Ces deux exemples suffisent, largement à illustrer les principales raisons du mécontentement des agriculteurs du canton particulièrement touchés par ces mesures.

A l'égard du gouvernement français, les reproches ne sont pas moins vifs et le responsable cantonal a regretté que « rien ne soit fait pour que les agriculteurs puissent lutter à armes égales avec leurs collègues des autres pays de la C.E.E. ». « Les taxes à l'hectare ne s'élevaient pas souvent à plus de 1 000 F pour les agriculteurs de l'hexagone ? chose inconnue et impensable au-delà de nos frontières ! » s'est exclamé M. Jeanson.

L'autoroute A 29

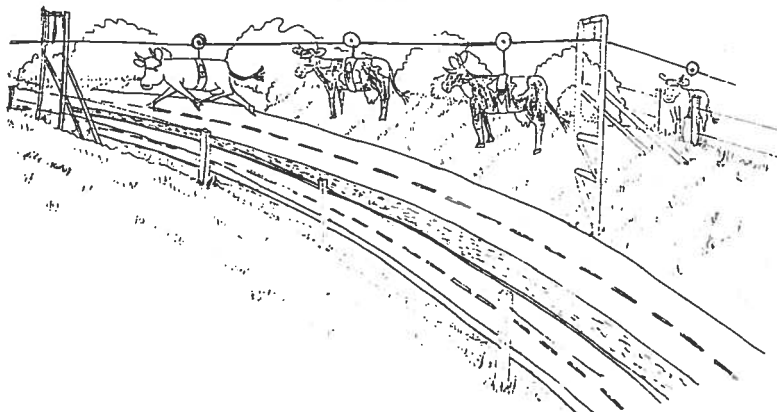
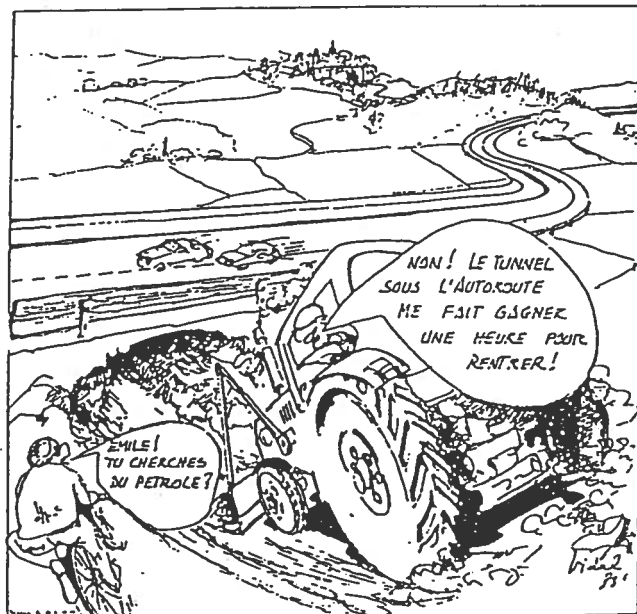
Réunis en « carrefours », les agriculteurs ont réfléchi à la question « quel syndicalisme pour l'an 2000 », avant d'entamer un débat de synthèse animé. S'ils se sont montrés plutôt satisfaits de leurs structures départementales, les exploitants agricoles ont souhaité que les moyens et les actions à l'échelon européen soient intensifiés. Selon eux, c'est à Bruxelles que la défense de leurs intérêts doit se faire, en liaison avec les syndicats des autres pays.

Concernant le tracé de l'autoroute A 29, l'assemblée a émis de nombreux doutes sur l'utilité d'un tel investissement. Jusqu'à présent les agriculteurs se sentent mis à l'écart alors que c'est une part de leur outil de travail qui va disparaître. Que ce soit le tracé passant au nord du canton, défendu par les élus du département, ou celui passant au sud, défendu par le conseil régional, la décision passera en tous cas, au-dessus de leurs têtes !

C'est pourquoi convaincus que c'est la survie de leurs exploitations qui est menacée, ils veulent être rapidement fixés sur le choix définitif du tracé. Ainsi ils pourraient mieux s'organiser pour préserver leur capacité de production. Une force reconnue et importante pour l'activité du canton et du département.

* Ce sera en moyenne 10 ha de bonnes terres agricoles (pas des jachères) que l'on va macadamiser pour un km d'autoroute. Sans compter les péages, aires de repos, échangeurs. Beaucoup de petits exploitants auront du mal à s'en remettre.

* Ce mur de bitume obligera l'agriculteur à faire de longs détours, pour rejoindre son exploitation. Les terres seront morcelées. Donc perte de temps, perte d'argent.



SPECIAL AUTOROUTES

* Dans les zones sensibles aux inondations et à l'érosion, cela ne pourra qu'aggraver les choses.

* Enfin, à l'heure où le tourisme rural peut devenir une bouée de sauvetage pour beaucoup de ruraux, qui viendra passer ses vacances à la ferme, à proximité d'une autoroute? Et que vaudront leurs terres?

LES RETOMBES INDUSTRIELLES DE L'AUTOROUTE: UN LEURRE.

On affecte de croire que la prospérité économique est directement liée à l'importance du réseau autoroutier. On dit: «Ça désenclave!...»

En réalité, bien d'autres facteurs interviennent: qualification du personnel sur place, services, sources d'énergie et matières premières disponibles à proximité, des avantages fiscaux etc...

Bref, l'environnement scientifique et technique, sans oublier la beauté de la région et l'importance de son animation culturelle pour attirer les patrons, les cadres et les employés.

Sinon, comment expliquer que ce soit en Lorraine et dans la vallée du Rhône notamment, que l'on trouve **le plus de chômeurs... et le plus d'autoroutes !**

Quelle est la ville du Nord de la France la plus sinistrée par le chômage? Celle où le réseau autoroutier est le plus développé: Valenciennes.

Question: Les «désenclavés», sont-ils plus heureux que les «enclavés»?

Bien-sûr, quelques services pourront s'implanter près des échangeurs, mais au mieux, on transfèrera chez nous ce qui existait déjà ailleurs. A l'échelle d'une région ou d'un pays, quel est le bénéfice pour l'emploi? et que devient cette fameuse solidarité nationale?

De toute façon, il serait malhonnête de faire croire que nos zones industrielles vont doubler leurs activités.

Les emplois liés à la construction autoroutière seront, c'est évident, temporaires; le fonctionnement du nouveau réseau est de moins en moins créateur d'emplois (par l'informatisation, l'automatisation).

Si l'on considère que l'autoroute supprimera des emplois agricoles, fera stagner le tourisme local, ne permettra pas la création d'emplois liés à l'environnement (secteur de plus en plus porteur en Europe, dans un proche avenir), **elle n'aura pas d'influence sur le taux de chômage en Picardie, une fois les travaux terminés**; on peut même craindre le contraire. Par contre, le doublement des routes nationales et une certaine politique des transports seraient créateurs d'emplois stables.

Pour terminer ce chapitre, une note comique: certains pensent que l'autoroute engendrera la création de bureaux dans une ville comme Amlens. Quand on pense que cette municipalité ne sait que faire de ceux qui viennent d'être construits en quantité industrielle (les deux gares notamment!); l'argument fait sourire.

En résumé, l'argument économique des autoroutes repose sur deux idées simples mais néanmoins stupides:

- l'autoroute supprime le chômage, là où elle passe...

- La France doit être le carrefour de l'Europe; autrement dit, notre pays doit être la croisée des «chemins» de tous les touristes et de tous les poids lourds qui courent chaque années du Nord au Sud de l'Europe.



AUTOROUTE: PLUS DE SECURITE?

Les statistiques le prouvent: l'autoroute est proportionnellement moins meurtrière que la route. Faut-il pour autant bitumer tout le pays?

Pourquoi ne pas s'attaquer aux vrais problèmes que sont:

- la réduction de la vitesse, notamment en n'encourageant pas la fabrication de modèles surpuissants (style GTI).
- la lutte, sans hypocrisie, contre l'alcoolisme.
- le système qui pousse les chauffeurs routiers à travailler plus de 60 heures par semaine au mépris de leur propre vie et de la sécurité de tous.
- le transfert par le train des matières dangereuses.
- remettre la voiture à sa place, en n'en faisant plus un symbole de puissance et de virilité.

A QUI PROFITERA L'AUTOROUTE PICARDE:

A) Tout d'abord aux sociétés privées autoroutières qui sont autorisées à conserver au-delà de l'échéance prévue pour l'extinction des péages, des concessions très rentables, à condition de réinvestir leurs bénéfices dans la construction de nouvelles autoroutes. **Ces dernières seront déficitaires, mais ces déficits seront compensés par les gains sur les anciennes.** Il faut savoir qu'une autoroute est rentable lorsque 30 à 35000 véhicules l'empruntent chaque jour, en moyenne. L'étude économique la plus optimiste montre que l'A16 comme l'A29 ne le seront pas.

Ainsi donc, les autoroutes existantes (l'A1 par exemple), qui devaient entrer dans le domaine public et donc devenir gratuites à partir de la première moitié des années 90, vont rester aux mains des sociétés privées jusqu'en 2015 au moins; cette décision récente, qui est passée dans l'indifférence générale, montre que l'Etat ne respecte pas ses engagements. «Les autoroutes seront gratuites en France, quand il n'y aura plus besoin d'en financer de nouvelles», explique-t-on au ministère de l'équipement. Celui-ci, tout en ne finançant pas les autoroutes, n'aura donc pas à déboursier pour le doublement des routes nationales, même si bien souvent cela aurait été amplement suffisant.

Initialement le péage était une redevance; il est devenu un impôt et l'usager de l'autoroute un contribuable qui s'ignore.

Comme on peut le constater, la logique de la machine autoroutière se caractérise par une fuite en avant, jusqu'à l'absurde. On va faire de nouvelles autoroutes simplement pour continuer à faire payer les gens sur les anciennes parce que le mode de financement (cela revient plus cher au bout du compte) convient à l'Etat.

B) Ensuite donc, l'Etat Français, qui a choisi délibérément l'automobile comme secteur de pointe de l'économie nationale. Dans le cadre des contrats de plan Etat-Région, il consacrera 2,5 à 3 fois plus de crédits aux routes et autoroutes (23 milliards de francs) qu'au développement économique et à l'emploi (8,5 milliards de francs) ou à l'aide à la formation et à la recherche (8 milliards de francs).

Malgré l'augmentation des ventes de véhicules depuis deux ans, Renault et PSA continuent à licencier. Qu'en sera-t-il si la production vient à stagner? **Rien de tel pour fragiliser un pays ou une région, que de miser à fond sur un seul type d'industriel!**

Pas étonnant après cela qu'il y ait eu si peu de concertations avec les associations et les élus des petites communes concernées: nous nous trouvons devant le fait accompli. Contrairement à la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 31.12.82 (article 14 notamment) qui préconise l'étude comparative globale avec d'autres modes de transport, **on fait maintenant une autoroute sans étude véritablement sérieuse, car elle ne coûte rien à l'Etat.**

Nos ministres lisent-ils les journaux et regardent-ils la télévision?

Toute réflexion susceptible de couvrir une période dépassant la durée d'un mandat, leur est suspecte. Qu'ils ne se fassent pas trop d'illusions, les générations futures (soyons optimistes!) élèveront davantage de statues à ceux qui auront restauré ou protégé qu'à ceux qui auront détruit, surtout si on pouvait faire autrement. A leur décharge, il faut admettre qu'entre une autoroute qu'on leur propose RAPIDEMENT et «GRATUITEMENT», et le doublement d'une nationale qui se fait attendre, leur choix est vite fait !

On appelle cela pudiquement «les rémunérations accessoires».

E) Ainsi donc, l'Etat, ses fonctionnaires, certains élus, les sociétés privées d'autoroutes, les grands capitaux ont tout intérêt à nous persuader que le bonheur de nos enfants sera proportionnel à l'importance du réseau autoroutier. En plus, ils ont les moyens...



SPECIAL AUTOROUTES

DES PROPOSITIONS CONCRETES

1) La mise à deux fois 2 ou 3 voies de la Nationale 1 et de la nationale 29 avec des chaussées indépendantes, et des contournements des principales difficultés. Cela doublerait les capacités routières de la région, ce qui serait amplement suffisant pour absorber l'augmentation prévisible du trafic en 1993. De toute façon, ce ne sera pas le déferlement, car les anglais n'ont pas attendu le tunnel pour traverser la Manche et l'étalement des vacances, ils connaissent, eux!

Nous aurons ainsi de véritables autoroutes gratuites, techniquement plus facile à réaliser, **infiniment moins coûteuses, sans grave conséquence pour l'environnement, et davantage favorable à l'économie locale.** (utilisation beaucoup plus souple, car on entre et on sort d'une nationale sans contrainte).

Le doublement de la N.29, en particulier entre Amiens et St Quentin, en ferait une grande voie de communication à proximité de la desserte TGV, plus directe que les différents tracés autoroutiers proposés. Vouloir une autoroute sur ce secteur est encore moins justifiable qu'ailleurs. La grandeur des ponts sur la Nationale 1 prouve qu'il existait un projet de doublement des nationales vers 85-86; il est malheureusement impossible de mettre la main dessus...

2) Une amélioration de la complémentarité rail/route ou canal/route par le développement des infrastructures combinées (conteneurs, cars, etc). Encore faut-il que la SNCF ne mise pas exclusivement sur le TGV, mais qu'elle investisse plus et mieux (dans le sens plus de sécurité, plus de trains, plus de confort).

Rappelons que le réseau ferroviaire français était sans doute le meilleur du monde. Pourtant des gares ferment une à une.

3) Il faut qu'on cesse d'octroyer aux poids lourds, ce que j'appellerai **une subvention occulte**. En effet, les dépenses de voirie qu'ils occasionnent, représentent environ le double des recettes qu'ils procurent aux pouvoirs publics.

4) Déconditionner, désapprouver nos concitoyens de l'automobile, tout en les incitant à travailler près de chez eux et à étaler sur l'année leurs vacances (les derniers projets du ministère de l'Education Nationale vont plutôt à l'opposé!!).

On accuse nos politiques de manquer d'un grand dessin. Je leur propose celui-là...

DANS LE MONDE DES TRANSPORTS

LES AUTOMOBILISTES PAIENT-ILS POUR LES POIDS LOURDS ?

Le V. A. L. n. 241, 24/01/83

En 1982, les pouvoirs publics ont imposé 72,3 milliards de francs à la route (19). C'est un record, mais les dépenses ont augmenté de 10% par rapport à 1981. Les dépenses ont augmenté de 10% par rapport à 1981. Les dépenses ont augmenté de 10% par rapport à 1981.

DE 1970 à 1982	1970	1982	1983	1984	1985	1986
Transport de voyageurs (GVT)	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0
Transport de marchandises (GVT)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Transport de voyageurs (GVT)	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Transport de marchandises (GVT)	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4	13,4
Transport de voyageurs (GVT)	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2
Transport de marchandises (GVT)	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2

LES MODÈLES GVT : DE DANGEREUX PETITS BOURGEOIS

Les poids lourds sont les seuls à payer pour la route. Les poids lourds sont les seuls à payer pour la route. Les poids lourds sont les seuls à payer pour la route.

DANS LE MONDE DES TRANSPORTS

INVESTISSEMENTS

Le V. A. L. n. 241, 24/01/83

18 milliards pour la route, 6 milliards pour le rail

35 000 km de routes, 34 665 km de voies ferrées. Les réseaux routiers et ferroviaires nationaux sont tous à l'heure de leur vieillesse. Les réseaux routiers et ferroviaires nationaux sont tous à l'heure de leur vieillesse.



RÉSEAUX NATIONAUX ROUTIER ET FERRAIRE

Les réseaux routiers et ferroviaires nationaux sont tous à l'heure de leur vieillesse. Les réseaux routiers et ferroviaires nationaux sont tous à l'heure de leur vieillesse.



IL FAUT BALAYER LA PLANETE DEVANT SA PORTE

On peut trouver exaltant de multiplier jusqu'à l'absurde, les routes, les autoroutes, les ponts, les déviations, les bretelles, les pénétrantes, les échangeurs, les rocade et les parkings. On peut souhaiter à nos enfants de passer 10 heures en moyenne par jour, dans leurs voitures... Pourtant, la pollution atmosphérique est devenue telle, que même les chefs d'Etat des plus grandes puissances se mobilisent et **se rendent compte, que gouverner c'est prévoir** (le passage à l'acte se fait attendre...) Ils se rendent compte que les écologistes n'ont souvent eu qu'un seul tort, celui d'avoir eu raison trop tôt.

Dans 30 ans, 20 ans, peut-être plus tôt, nous ne pourrons probablement plus utiliser nos voitures avec la même inconscience, ou en disant «après nous le déluge!». Le fameux pot catalytique n'étant en aucun cas la solution au problème de l'effet de serre, il nous faudra restreindre l'utilisation de **ce moyen de transport qui est le plus cher, le plu meurtrier et le plus polluant.**

Atteinte aux libertés, diront certains; «dictateurs verts» crieront d'autres... Possible, mais pouvons nous faire autrement?

A force de tirer des chèques en blanc sur l'avenir, il faudra bien payer un jour...

Notre amazonie à nous, c'est l'autoroute, comme nous avons le quart monde et d'autres le tiers monde.

Ne balafons pas pour toujours notre pays par un réseau autoroutier surdimensionné.

LES EXCES DU PROGRAMME AUTOROUTIER VONT CONTRE LE PROGRES

CONCLUSION

Nous avons conscience que s'opposer aux autoroutes en Picardie, cela n'est pas très populaire. Sans doute même certains lecteurs de Picardie Nature vont trouver cet article trop politique. Pourtant, comment défendre la nature, sans dénoncer les mécanismes qui la détruit.

L'urgence est telle, que nous demandons à chacun de nos membres, d'aider à sa façon, ceux qui s'opposent à cette boulimie autoroutière, sans démagogie et sans auto-censure.

En adhérant à l'une des associations de lutte contre les excès autoroutiers.

En essayant de convaincre votre entourage (tant mieux si c'est un élu) mais sans oublier de lui faire part de nos propositions (doublement des nationales, surtout). Pour y parvenir, il est nécessaire de lui faire prendre conscience de la beauté du petit ruisseau, du larris ou du bois communal. Il faut lui donner l'envie de protéger son patrimoine naturel.

En notifiant sur le registre, qui sera mis à votre disposition dans les communes concernées par le tracé, lors des enquêtes d'utilité publique, votre refus catégorique des autoroutes, et non proposer, bien-sûr, un autre tracé, qui vous semble meilleur pour la simple raison qu'il passe chez le voisin...

Opération nettoyage dans les larris de Bouchon

Avec en toile de fond le passage de l'A. 16, le comité de défense des larris communaux (ces anciens pâturages à moutons, aussi appelés pelouses calcaires) organise demain une journée de sensibilisation.



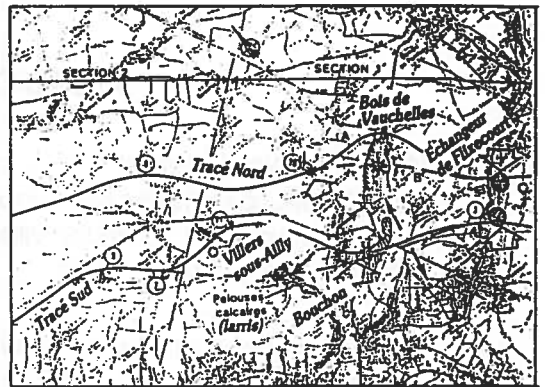
par son absence, comme celle du maire, M. Roussel qui, dit-il, « n'a pas été invité ».

Comme le tracé Nord semble abandonné, comme le tracé Sud pénètre la commune de Villers-sous-Ailly, on sort du chapeau le tracé en potard qui passe au beau milieu des larris de Bouchon. Les 125 personnes présentes démontrent une motion qui stipule : dans le cas où le tracé Sud est retenu, les habitants de Villers, Ailly et Moulins refusent le tracé dit en chapeau de paille et acceptent le tracé en potard.

Comme le souligne M. Fugère, maire de Villers-sous-Ailly : « Nous préférons bien sûr le tracé Nord, car il nous semble plus logique que l'autoroute passe sur un plateau plutôt qu'au milieu des larris. Après avoir réuni le 20 novembre notre conseil et la population, il ne nous était pas possible au cours de la réunion, à Ailly d'avoir le même avis qu'en juin dernier. La protection de l'environnement, comme nous le pensons, commence par la protection des personnes ».

Le larris est loin d'être tranquille. Prochain épisode demain dimanche, avec la présence sur le terrain de tous les pouvoirs concernés, en attendant la réunion de mercredi soir, à Bouchon. Le tracé Nord va être sur la sellette.

J. MALARD



La chute s'a tracé Sud le samedi 17 octobre.

SOMME

A 29 : un ruban difficile à dérouler



A contre-courant des positions du conseil général et des villes d'Amiens, de Corbie, d'Albert, etc., les communes de Bussy et de... de partir le tracé Est... de

faire, il opterait pour le tracé, évitant la vallée de l'Haloue. « Nous pensons, a-t-il dit - que la mise à deux fois deux voies, des routes existantes, serait beaucoup plus bénéfique ».

Pour les chasseurs de gibier d'eau, il est quand même important de ne pas négliger les impacts économiques des régions de Corbie et d'Albert. Mais pour ce qui concerne Daours, c'est l'environnement qui est en jeu. La solution serait de « geler » les zones concernées en les déclarant zones protégées, par un arrêté du maire. Un arrêté de biotope, basé sur des critères écologiques qui se fait après examen des faunes et de la flore.

« Nous sommes prêts à nous battre, affirment les chasseurs - mais on peut penser que pour les décideurs, l'impact économique est plus important que l'impact écologique ». Et puis, de toute évidence, il y a la S.A.N.E.F. (Société des autoroutes du Nord et de l'Est), qui pèsera lourd dans la balance !

Pour les chasseurs, l'autoroute lèvera partir le gibier. « Pour un temps, nous n'aurons plus rien à nous mettre sous la dent ! ». Pour un temps seulement, car il a été constaté que les animaux reviennent. Pour les exploitants agricoles qui se sont ensuite exprimés, l'autoroute est certainement beaucoup plus préoccupante. Eux, ont besoin de terre pour vivre.

Des problèmes de liaisons de remembrement peuvent surgir. « Pour les exploitants, ce serait un traumatisme », dit le maire de Bussy. Pour le maire de Daours, la question qui se pose est de savoir si les autoroutes correspondent à une volonté populaire ou à quelques intérêts économiques restreints ? De toute façon, c'est avec une grande détermination qu'il s'est déclaré contre le passage de l'A 29, sur le territoire de Daours et de Bussy.

association de... de l'Haloue... dernier, après... rassemblé plus... éronnes. Cette... réunion n'étant pas contradic... on a donc parlé essentielle... des inconvinients globale... apportés par les autorou...

armi les invités qui ont pu... rimer et qui avaient pris... e aux côtés des maires des... munes concernées, les... émentants du « G.E.P.O.P. »... des « Chasseurs de gibier... de la S.N.C.F. ». Hier, elle a sup... nent, aujourd'hui elle supprime... la gare temporaire, demain... elle videra les trains par des... horaires inadaptes, après... supprimer les trains ». L'asso... as une fatalité, mais une péna... ciation réclame au contraire des... ité pour les zones rurales, traver... service public. « Nous voulons... et à l'arrivée de tous les trains... leurs et aux décalages ainsi qu'une... de la gare. » L'association donne... qui assure la liaison d'Ailly-sur... à Amiens et qui part à... 8 h 42 pour arriver à 9 h 03... Dans la situation actuelle, de... nombreuses personnes emba... prendre le train de 7 h 21 ont... d'utiliser d'autres moyens de... reux ».

association a également... envoyé une lettre au maire... d'Ailly-sur-Noye, au docteur... conseiller régional et... Baux du conseil régional ainsi... qu'au député Flury.

S'il est vrai que ce système de... liaison apporte son lot inévitable... de nuisance, là où il passe, il faut... bien qu'il traverse une région ou... une autre. Nuancé dans ses prop... le représentant écologique... pense que, s'il avait un choix à

COURRIER DU COURRIER

Si on doublait les routes plutôt que construire des autoroutes ?

Suggestion d'un lecteur, M. Camier, d'Abbeville, à propos du réseau routier. « Et si, au lieu de dépenser de grosses sommes dans les autoroutes, on doublait dans les routes existantes ? » Camier cite l'exemple de la...

« Si on doublait... R.N. 29, qui... d'Amiens à Vem... d'ailleurs, de m... tementale 932, p... mand à Baval, p... mand en Belgique... ainsi reliait Bruxelles... picardie et... épargner les terrain... »

Voies rapides L'autoroute sinon rien

Existe-t-il un véritable choc entre les différents types de voies rapides, des... (on des voies ne se passe pas ?) Le fédérateur national des associations... des usagers des transports dénonce la machine autoroutière et se lève...

SOMME

L'A29 sur la sellette demain soir à Aumale

La vallée de la Bresle est menacée par le passage de l'autoroute. L'association de défense organise un débat Ailly-sur-Noye : la fermeture de la gare fin mai ?



M. Adell : « L'association n'est pas opposée au projet autoroutier, mais uniquement opposée au tracé proposé ».

L'ASSOCIATION de protection de la vallée de la Bresle, créée le 5 décembre dernier, entre dans une phase véritablement active. Née de la volonté de M. Adell, habitant le lieu-dit « Béréquet » (1), l'A.P.V.B. demande que la vallée ne soit pas sacrifiée par le passage d'une autoroute, que l'étude d'un nouveau tracé soit réalisée et qu'une réelle concertation des riverains et de leurs élus soit mise en œuvre. La réunion de mardi soir dans la salle de fêtes d'Aumale, opposant responsables de l'administration (D.D.E., C.E.T.E., préfecture, C.C.I.) aux maires, conseillers généraux, députés et riverains, promet d'être animée.

Comme pour les élus de la commune de Laifreguillermont-Saint-Martin (voir encadré), les habitants du secteur concerné, ont approuvé le passage de l'A29 qui doit relier La Hogue à Salabre. Quand en passant par Amiens, en lisant la presse locale. Un comble pour le président de l'association, M. Adell, qui s'est alors posé la question : pourquoi faut-il faire passer l'autoroute dans la vallée ? « Bien difficile alors d'obtenir des réponses. »

Le sud plus long et plus cher

Alors que le secteur sensible est sur le territoire picard dans le canton d'Harroly-le-Bourg, c'est le C.E.T.E. (comité d'études techniques de l'équipement) Normandie-Centre basé à Rouen, qui réalise l'étude préliminaire et propose en novembre, deux tracés. Le premier, le sud, traverse la page de Bray,

contourne la ville thermique de Forges-les-Eaux pour remonter après Amiens vers Poissy-Picardie. Ce tracé qui se rapproche de la R.N.29 est le plus long et le plus coûteux. Il nécessite la construction de 24 km supplémentaires d'autoroute par rapport au tracé nord.

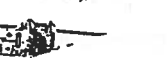
Ce dernier présente deux variantes mais induit dans le cas le franchissement de la vallée de la Bresle. D'après l'étude du C.E.T.E. la variante la plus avantageuse de toutes est à l'environnement que variante B et ce malgré construction d'un viaduc nécessaire pour franchir la vallée. Sont 85 MF.

Si les membres de l'association semblent avoir fait leur d du tracé sud, ils souhaitent maintenant obtenir le maximum d'informations sur les deux variantes, et pourquoi pas sur un système. Car pour M. Adell « de la venue, la continuité l'implémentation de deux distributions routières de billets, un... La municipalité invite les habitants à rédiger contre cette forme un « signant une pétition... tion régionale de la S.N.C.F. le conseiller régional Pierre Clae... son dévouement : « Sous prétexte de la S.N.C.F. risque de mettre en péril tout l'équilibre économique de notre bouge. C'est en outre... que risque pour la population suppression pour le moins abusive. Combien d'habitants d'habitants du canton qui... et empruntent chaque jour le che... leur lieu de travail vont se retrou... victime des choix contestables d'une entreprise ? »

Ailly-sur-Noye : la fermeture de la gare fin mai ?

A la suite d'une entrevue avec les responsables de la S.N.C.F. de la gare d'Ailly-sur-Noye, l'association a également dénoncé la décision d'ouvrir le tracé, elle a sup... nent, aujourd'hui elle supprime... la gare temporaire, demain... elle videra les trains par des... horaires inadaptes, après... supprimer les trains ». L'asso... as une fatalité, mais une péna... ciation réclame au contraire des... ité pour les zones rurales, traver... service public. « Nous voulons... et à l'arrivée de tous les trains... leurs et aux décalages ainsi qu'une... de la gare. » L'association donne... qui assure la liaison d'Ailly-sur... à Amiens et qui part à... 8 h 42 pour arriver à 9 h 03... Dans la situation actuelle, de... nombreuses personnes emba... prendre le train de 7 h 21 ont... d'utiliser d'autres moyens de... reux ».

association a également... envoyé une lettre au maire... d'Ailly-sur-Noye, au docteur... conseiller régional et... Baux du conseil régional ainsi... qu'au député Flury.





Associations contre l'A 16

- Fédération Nord. Nature

Université des sciences et techniques de Lille

Biologie animale (SN. 3) 59655 Villeneuve d'Ascq cédex

tel: 20 43 43 43 ou 20 52 12 02

- Groupement de défense de l'environnement dans l'arrondissement de Montreuil-sur-Mer (GDEAM)

Les Rives 62170 Wailly - Beaucamps

- Association de sauvegarde de l'environnement de la commune d'Allone

8 rue du Mont Ruelle Allone 60000 Beauvais

- Association de défense de l'environnement de Corbeil-cerf et sa région

12 rue de Faubourg 60110 Corbeil-cerf

- Association de défense de l'environnement de Saint-Sulpice et de sa région 10 Le val de l'Eau St

Sulpice 60430 Noailles Tél: 44 81 22 80

- Association de défense de l'environnement de Lormaison et de sa région

Mairie de Lormaison 60110 Méru tél: 44 52 16 38

- Association de défense de la commune d'Oroër Mairie d'Oroër 60510 Bresles

- Association de sauvegarde de l'environnement d'Amblainville

22 rue Nationale 60110 Amblainville

- Amis du Fort d'Ambleteuse (AFA)

6 Boulevard de la Liberté 59800 Lille Ambleteuse

- Groupement ornithologique Nord (GON)

17 rue Bel Air 59790 Ronchin

- SOS environnement

Transport gratuit des voyageurs 33 rue des Vignobles 75020 Paris

- Association de défense de la Vallée de l'Esches

- Association de défense des larris de Bouchon

Mairie de Bouchon 80830 L'étoile

- Comité de vigilance de Plachy-Buyon 80160 Conty

ch. M. Bitz Tél: 22 42 10 96

- Comité de défense des intérêts et de l'environnement des habitants de la vallée du scardon

Mairie de Caours l'heure 80132 Abbeville



Associations contre l'A 29

- Association pour la protection de la Vallée de la Bresle (APVB) Mr Adell
tél: 65 94 57 57 Brisepot 80430 Beaucamps le vieux

- Les amis de la Nature
11 rue Palfray 76600 Le Havre

- Mr Francis Leclerc
Route d'Ormesnil Frichemesnil 76690 Claires

- Association de défense de Loeuilly Etaimpuis
M. Thilvert 76850 Loeuilly Etaimpuis

- Comité de défense de la Houssove-Bérenger contre les nuisances de l'autoroute A 29
Mr Joël Houisse 76690 La Houssove-Bérenger.

Contre A 16 et A 29

- Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris

- France nature Environnement (FFSPN)
57 rue Cuvier Maison de Chevreul 75231 Paris
Tel: 43 36 79 95

- Comité national contre les excès du programme autoroutier
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris tél: 43 35 02 83

- Fédération régionale des associations pour la protection de l'environnement (FRAPPE)
«Le petit Muid» Le val de l'Eau 60430 Saint Sulpice

- Association des usagers du train (AUPT)
79 avenue de la Défense Passive
80080 Amiens tél: 22 44 16 49
ou
Bruno Cailleux Gentelles 80380 tél: 22 42 20 90

- Association de lutte pour l'environnement en Picardie (ALEP)
Responsable Rémy Delplanque
7 allée des Mongins appt 129 80080 Amiens

Il faut signaler que certaines de ces associations ne remettent pas en cause le programme autoroutier en Picardie. Simplement, elles n'acceptent pas d'en subir, sur leur commune, les nuisances.

Par contre, certaines autres (l'APVB par exemple) après avoir bien étudié le dossier, dans sa globalité aboutissent à la même conclusion que nous.

NON AUX AUTOROUTES OUI AU DOUBLEMENT DES NATIONALES

Cela ne fait que confirmer ce que je pense: il faut expliquer aux gens, nous avons les arguments pour convaincre. Ils ont été intrigués, à nous de les informer.



"COMBAT NATURE"

ADHESION AU G.E.P.O.P. ET ABONNEMENT A PICARDIE NATURE

ANNEE 1989

NOM _____

Prénom(s) _____
(prénoms des différents adhérents)

Profession (facultatif) _____

Adresse _____

Code postal

Ville _____

N° tél (facultatif)

☐ renouvellement

☐ nouvelle adhésion/abonnement

ADHESION AU G.E.P.O.P.

☐ moins de 16 ans _____ 25F

☐ normale _____ 40F

☐ de soutien à partir de _____ 80F

☐ famille _____ 70F + 10F par enfant

☐ couple _____ 70F

ABONNEMENT A PICARDIE NATURE

☐ 4 numéros par an _____ 40F

réglement total _____
(adhésion + abonnement)

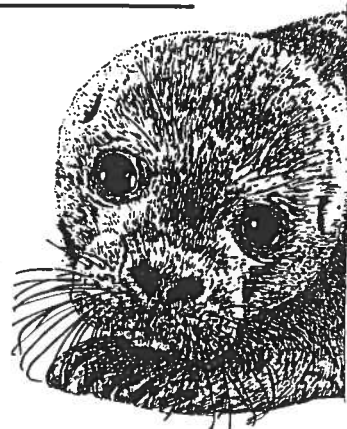
Réglement à l'ordre du G.E.P.O.P. Musée de PICARDIE 80000 Amiens CCP Lille 872.02 E

Sur simple demande un reçu pour déduction fiscale vous sera envoyé : ☐

UNE RESERVE POUR LES PHOQUES

Monsieur le Ministre de l'Environnement,

Le Groupe Environnement, Protection, Ornithologie en Picardie (G.E.P.O.P.) et les signataires du présent appel s'adressent à vous pour exprimer leur volonté de préservation du groupe de phoques veaux marins (*Phoca vitulina*) fréquentant la Baie de Somme.



La survie de cette espèce dépend de la conservation des espaces qui l'abritent, c'est pourquoi nous vous demandons, Monsieur le Ministre, qu'une partie de la Baie de Somme soit mise en Réserve Naturelle.

Les générations futures nous jugeront aussi sur le patrimoine que nous leur léguerons.

[illegible]

A renvoyer à : G.E.P.O.P., Musée de Picardie - 80000 AMIENS



