

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

**¿Que futuro para La Pedrera y la región ante la nueva coyuntura?
[Quel avenir pour La Pedrera et sa région face à la nouvelle conjoncture ?]**

Rencontre

organisée par le *Laboratorio de Prospectiva Territorial [LaboPt]*
de la *Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República* avec l'appui du *Club La Pedrera*
Club La Pedrera (Dpto Rocha - Uruguay)
Vendredi 23 novembre 2012

●
Contribution et commentaires de Jacques Molinari

Secrétaire scientifique du GIR Maralpin

●

Ingénieur et Dr. es Sc., Jacques Molinari a exercé notamment au *Commissariat à l'Énergie Atomique*, à l'*Office International de l'Eau*, à l'*Agence Internationale de l'Énergie Atomique (AIEA)* à Vienne, et a achevé sa carrière professionnelle comme Conseiller scientifique à l'*Ambassade de France en Hongrie*, avant de fonder en 1996 le *GIR Maralpin*, société savante pluridisciplinaire se consacrant à l'aménagement du territoire transfrontalier franco-italien.

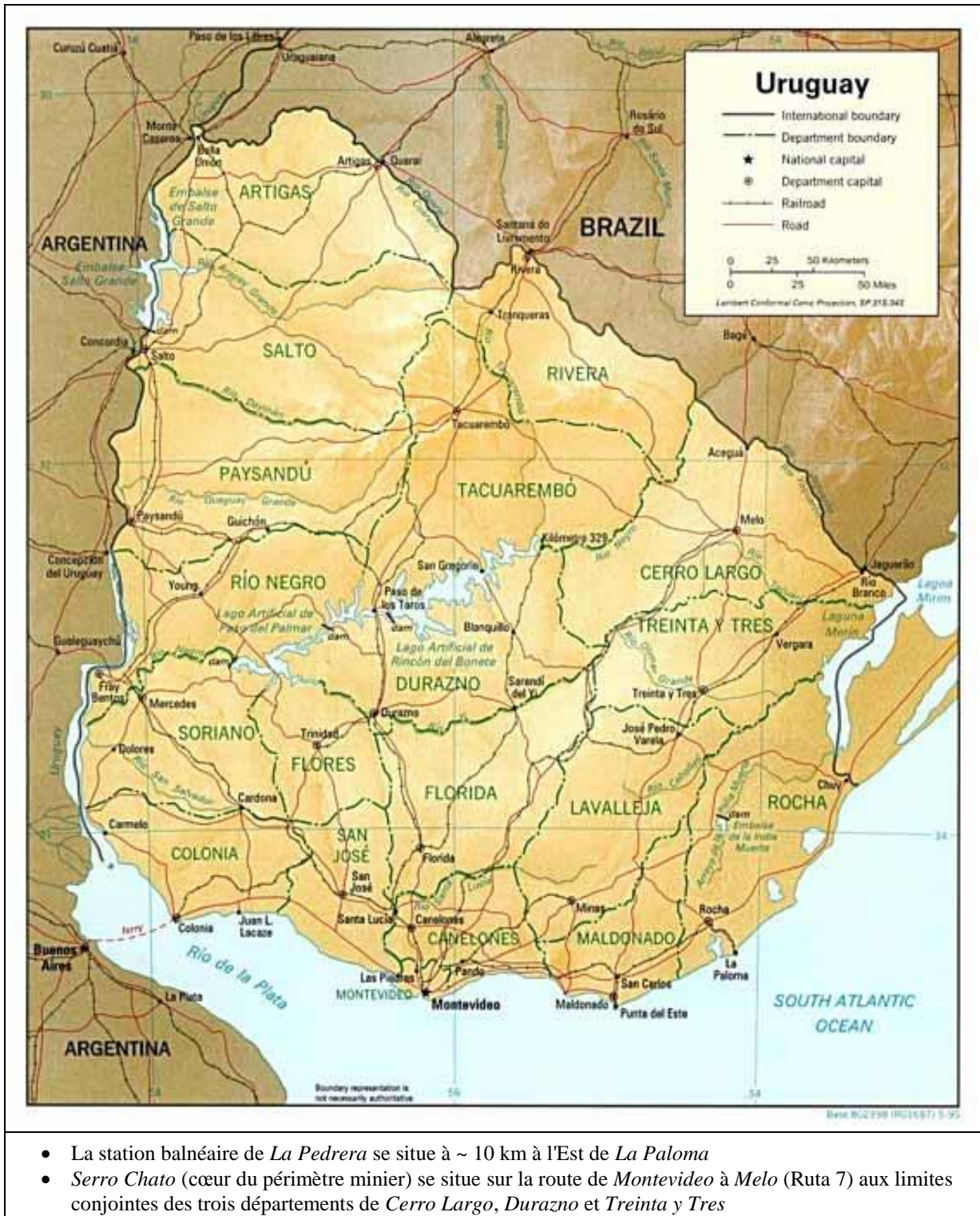
Dans le cadre de ses activités scientifiques, Jacques Molinari a effectué en Amérique latine de nombreuses missions d'expert dont l'une en Uruguay (1969) et plusieurs autres [Brésil (1969, 1979), Argentine (1970, 1972, 1973, 1982), Mexique (1976)], qui lui ont offert l'occasion de visiter à chaque fois l'Uruguay.

C'est plus récemment, à l'occasion de courtes vacances en Uruguay, qu'il a rencontré en 2010, par l'entremise de l'Ambassade de France, diverses personnalités se consacrant à l'aménagement et à la protection du territoire, dont la Dra Carina Nalerio qui l'a invité à participer à la présente rencontre. Avant de s'y rendre et pour s'y préparer, il a, notamment à l'instigation de cette dernière, rencontré des représentants du *Movimiento por un Uruguay Sustentable (MOVUS)* à Montevideo, puis à Serro Chato pour se familiariser avec la problématique du projet minier ARATIRI et son environnement.

Le texte qui suit n'est pas un compte-rendu de la rencontre qui comportait en préalable une présentation par la Dra Carina Nalerio de son étude "*Prospectiva La Paloma 2030 - Principales disyunctivas territoriales*".

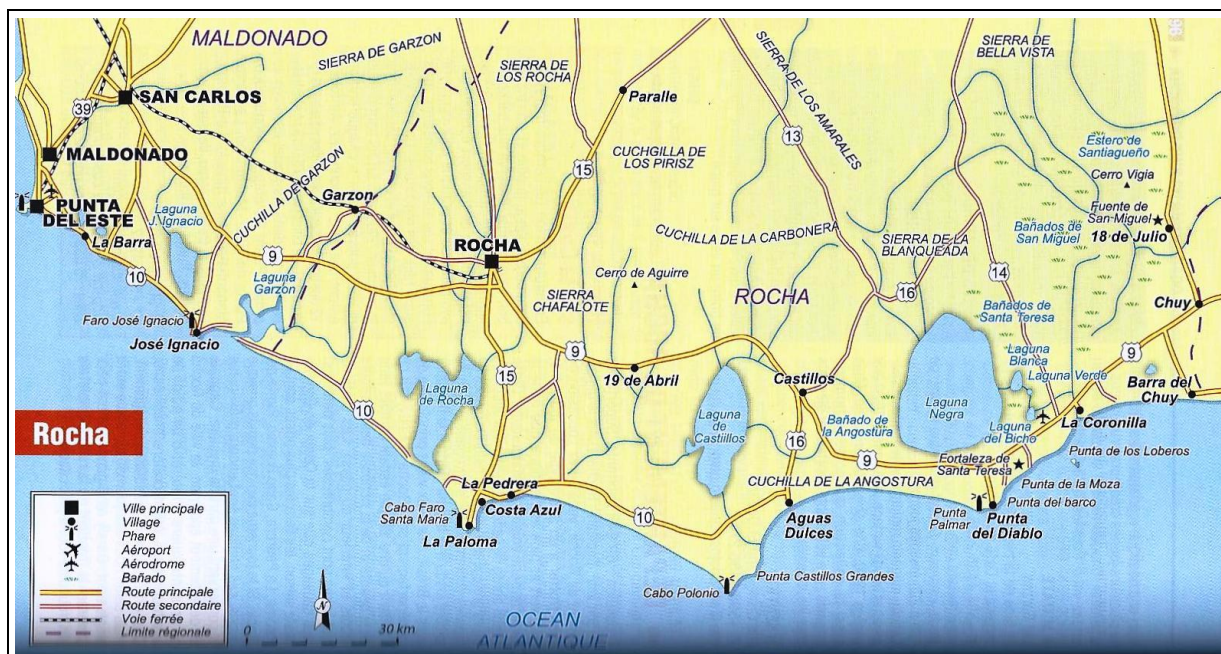
On y trouvera, en complément de ses deux premières parties qui avaient fait l'objet d'une rédaction préalable, deux autres sections qui reprennent et développent parfois les points marquants d'une discussion et d'un échange de vues qui sont loin d'avoir épuisé une foule de sujets et de thèmes dont chacun pourrait à lui seul faire l'objet d'un débat.

L'Uruguay - Repères géographiques



- La station balnéaire de *La Pedrera* se situe à ~ 10 km à l'Est de *La Paloma*
- *Serro Chato* (cœur du périmètre minier) se situe sur la route de Montevideo à Melo (Ruta 7) aux limites conjointes des trois départements de Cerro Largo, Durazno et Treinta y Tres

Littoraux en détresse ? - Repères iconographiques



La côte atlantique de l'Uruguay

Les discontinuités de la route littorale (*Ruta 10*), salutaires pour entraver l'anthropisation du littoral et protéger l'environnement des *Lagunas Garzón* et de *Rocha* (seules lagunes encore ouvertes sur l'océan et secteurs naturels protégés), risquent d'être levées par les franchissements de la *Laguna Garzón* [pont programmé] puis de *Rocha*



Punta del Este
Front de mer Ouest
Vue partielle de
La Punta
depuis la *Playa Mansa*

Punta del Este
Front de mer Est
Vue du centre de *La Punta* et de
Maldonado
depuis la *Playa Brava*



Punta del Este : un littoral dont l'anthropisation est en parachèvement

La Paloma seul port atlantique de l'Uruguay



Au second plan, la station de *La Paloma* et le phare de *Cabo Santa Maria*
Au premier plan : digue de 1000 m abritant les môles et quais plaisance, pêche et militaires, ainsi que les anciennes installations industrielles du port, encore récemment relié par voie ferrée à *Rocha* [cliché Movus]

Le littoral sauvage en voie d'anthropisation



Au premier plan : station balnéaire de La Pedrera - À l'horizon : Cabo Polonio [cliché Movus]
Au gré des accès à la mer depuis la *Ruta 10* et de lotissements anarchiques, foisonnent des embryons de stations balnéaires dont la gestion future se révèlera très problématique.
C'est au delà de *Cabo Polonio*, au niveau de *La Angostura*, que serait envisagée l'implantation d'un port en eau profonde, terminal d'un mineroduc en provenance du site minier de *Serro Chato/Valentines* [Projet ARATIRI].

I - INTRODUCTION

Regards croisés sur la Riviera française et le littoral uruguayen

Les littoraux du globe: espaces convoités et menacés par la spéculation et le laxisme

Je suis né sur un territoire bien connu sous le nom de "Côte d'Azur", entité surgie des caprices de l'aristocratie européenne puis de l'attraction de plus en plus marquée des classes aisées de France et du monde pour la clémence du climat, le soleil et la mer.

Les facilités successivement offertes par le chemin de fer (1860), le réseau autoroutier (1960), puis l'avion (aéroport international), occasionnèrent des atteintes de plus en plus dramatiques à un espace fragile et étriqué, au point de le conduire à l'asphyxie et à une crise annoncée qui commence à frapper les couches populaires, sans atteindre encore les privilégiés qui satisferont sur d'autres continents leurs appétits de loisirs... jusqu'au moment, que l'on doit souhaiter proche, d'une radicale remise en question d'un "développement" que l'on ne peut en aucun cas considérer comme "durable" ou "soutenable".

Quand, en raison de mes activités professionnelles de *so-called* "expert", ayant eu l'avantage de parcourir plusieurs régions du globe et notamment d'Amérique latine, j'ai découvert avec effroi que des mécanismes similaires à ceux de mon pays commençaient à produire de mêmes effets sur leurs propres littoraux. En tant qu'ingénieur, intéressé à titre personnel par les transports collectifs et publics (et notamment le chemin de fer) délaissés au profit de la route, de l'automobile et des transports routiers, j'ai cherché alors en vain, au cours de mes visites, les prémices d'un changement de cap.

Ce changement de cap est, depuis, survenu chez nous en Europe, et se propage largement dans le monde, mais il s'amorce plus timidement sur cette Côte d'Azur encore solidement ancrée dans la vision passéiste dont elle s'est longtemps satisfaite.

C'est pour tenter d'y porter remède qu'avec quelques collègues et universitaires, j'ai créé il y a seize ans le *GIR Maralpin*, un groupe pluridisciplinaire de réflexion sur l'aménagement du territoire de notre secteur transfrontalier franco italien.

Les réflexions et travaux de cette modeste société savante ayant porté leurs fruits, j'ai proposé à Dra. Carina Nalerio de vous les faire connaître et d'examiner avec vous la possibilité d'en transposer les enseignements sur les grands enjeux qui vous préoccupent.

Regards fragmentaires et critiques sur l'Uruguay d'un visiteur passionné... par l'urbanisme et la mobilité.

Premier séjour en 1969

- Le réseau de tramways de Montevideo (compagnie britannique) est supprimé au profit d'un achat massif d'autobus *Leyland* (également britanniques).
- Le parc automobile est essentiellement constitué de véhicules historiques dont une bonne partie date de l'avant-guerre.
- La construction de l'autoroute Montevideo-Punta del Este débute.
- Les premiers grands édifices surgissent de terre à Punta del Este.

Avant-dernière visite en 2010

- Le réseau ferroviaire a quasiment disparu.
- La gare ferroviaire terminus de Montevideo vient d'être reculée de plus de 2 km et prive le chemin de fer d'intermodalités portuaire et centre-urbaine.
- Le secteur urbanisé de Montevideo semble avoir doublé d'extension alors que la population est restée stable.

- La *Costanera* Orientale s'est "bétonnée" au delà de Carrasco jusqu'à Pinamar et presque à Atlántida.
- Le cœur de Montevideo¹ ne dispose toujours pas d'un transport urbain lourd et structurant (métro et/ou tramway).
- Sur le littoral de Maldonado, l'urbanisation est devenue quasi continue de Punta Ballena à La Barra tandis que le corridor La Punta-Maldonado n'a rien à envier aux pires banlieues commerciales des grandes villes européennes, et que la voie ferrée abandonnée (qui eut pu constituer au moins une liaison de type tramway) a laissé place à une voie autoroutière urbaine.

Mes premières impressions en cette fin d'année 2012

- Alors que le plan de réhabilitation du réseau ferroviaire uruguayen prévoit celle de la liaison du Grand Montevideo avec le port de La Paloma via Rocha², à l'entrée de La Paloma, pourtant pourvue d'une ample voie routière, la voie ferrée d'accès au port vient d'être démantelée au profit d'une chaussée dédiée aux poids lourds.
- Les petites stations littorales se sont livrées à une frénésie immobilière envahissante et désordonnée.
- En dehors de Punta del Este, récemment équipée, ces petites stations littorales sont dépourvues d'assainissement.
- Punta del Este a définitivement sacrifié ses pinèdes au profit de grandes surfaces commerciales
- La conjonction des projets miniers à l'intérieur (projet ARATIRI) et de ports en eau profonde (PAF) suscite, depuis 2011, un large mouvement de contestation et amorce une profonde réflexion sur l'avenir de la région et le devenir du pays.

Quatre grands enjeux évidents

Urbanisme, mobilité et transport

Le constat est plus sévère encore si l'on se livre à une comparaison avec bien d'autres pays, y compris de nombreux pays en développement, aux PIB très largement inférieurs à celui de l'Uruguay.

Tandis que l'Uruguay s'adonnait tardivement à un "tout automobile" et à un "tout béton littoral", les autres pays (y compris en Amérique latine) commençaient à faire machine arrière en promouvant les transports en commun urbains et les chemins de fer, et même le fret ferroviaire pourtant lourdement handicapé par le bas coût du pétrole, les accises complaisantes... et la faible rémunération des chauffeurs routiers.

Économie

Le récent développement de monocultures forestières et de soja à grande échelle, comme les perspectives d'extraction de matières premières comme le fer, sont caractéristiques d'un modèle "extractiviste" à débattre au niveau politique, et, quoi qu'il en soit, engendrent des problèmes amples et complexes aux niveaux national, régional et local, même à celui de La Pedrera.

Accès maritime

De telles perspectives soulèvent naturellement la question portuaire. L'accès à l'Uruguay des navires océaniques [*Panamax*, de 300 mètres de long et de jusqu'à 60.000 tonnes de déplacement] se restreint à Nueva Palmira [au débouché du Rio Uruguay sur le Rio de La Plata, limité par la profondeur du chenal URY/ARG Martín García] et à Montevideo [en voie de saturation]

Environnement

Tandis que les stratégies précédentes présentent un lourd impact à tous les niveaux³, en ce qui concerne les littoraux, la protection reste limitée à la seule frange côtière [*loi Littoral* en France ; *Plan*

¹ dont la population de 1 300 000 habitants représente près de la moitié de celle du pays tout entier (3,3 millions)

² Alejandro Orellano - Corporación Ferroviaria del Uruguay - La nueva sociedad pública se encargara de la rehabilitación de la red uruguaya - Revista ALAF ; n° 84 ; novembre 2009 ; pp. 47-50

³ y compris bien évidemment à celui des ressources en eau dont on peut présumer qu'elles seront affectées par le Projet ARATIRI sur ses trois bassins versants (Laguna Merin, Atlántico y Rio de la Plata)

Especial de reordenacion de la Costa en Uruguay⁴ et non pas à son hinterland [devant pourtant être concerné par les *Leyes de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible (LOTDS)*⁵] et, nulle part encore (hormis les secteurs sensibles comme la Laguna Rocha y le Cabo Polonio [cf. *Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP)* et *PROBIDES*⁶] et les modiques parcelles préservées en France au titre du *Conservatoire du Littoral*), il n'a pas été entrepris d'actions décisives quant à la protection des espaces que la frénésie spéculative n'a pas encore accaparés.

II - QUE PEUT APPORTER AUX RÉFLEXIONS L'EXPÉRIENCE DU GIR MARALPIN

Une démarche inverse mais complémentaire de celle engagée par *LaboPt*

La démarche du *LaboPt* s'inscrit dans les procédures édictées par les Lois 18.308 et 18.367 (LOTDS) instaurant *au niveau régional* l'élaboration de *Estrategias regionales* assorties de modalités de concertation [cf. réf.4].

En fait le *LaboPt* engage sa réflexion à l'*échelle inférieur*, celui de la Municipalité de La Paloma. L'ensemble de ces démarches et procédures d'organisation du territoire relève d'un processus de type "*UpDown*", en ce sens que l'analyse parcourt en premier lieu le champ des hypothèses pour déboucher sur le catalogue des conséquences et, en dernier lieu, orienter vers un ou plusieurs choix stratégiques.

La démarche du *GIR Maralpin* chemine à l'inverse, en une sorte de "*BottomUp*" puisqu'elle s'amorce au moment où le projet se dessine, et qu'elle s'approfondit dès lors que le projet est annoncé, puis précisé. Le *GIR* en examine alors la nature, en analyse les objectifs et en projette les conséquences, en remettant éventuellement en cause les fondements et/ou la nécessité.

La démarche du *GIR* est certes loin de couvrir tous les champs du possible mais l'expérience montre, qu'en dépit d'une plateforme de départ a priori étriquée, la réflexion sur l'aménagement du territoire peut s'étendre à des domaines de réflexion plus vastes et à plus long terme.

Une telle démarche n'aurait pas été envisageable sans le support institutionnel qu'offre, en France, la procédure de *débat public* qui ne semble pas avoir d'autre équivalent en Uruguay que la *Puesta de Manifestio* et les *Audiencias Públicas* prévues par la LOTDS.

Cependant, faute de dispositions légales ou réglementaires équivalentes au débat public français (qui fut largement inspiré de dispositions canadiennes pionnières), rien n'interdit de se livrer à un exercice qui peut (et même doit) s'articuler sur les grands projets qui affectent précisément les devenirs de la municipalité de La Paloma et du département de Rocha.

Ces deux séries de projets :

- la continuité littorale de la Ruta 10 (Ponts sur les lagunes Garzon et Rocha)
- le(s) port(s) en eau profonde (directement liés aux projets miniers et au développement de la production forestière),

offrent matière à réflexion sur d'autres enjeux, à très long terme en matière d'aménagement du territoire, et, à toute autre échelle, aux niveaux local, régional, interrégional, national et international.

Repenser les projets dans une perspective globale et à long terme

Gestion de l'espace

En Uruguay, en à peine plus de quarante (40) ans, et en dépit d'une économie stagnante, des dégâts irréversibles et irréparables ont été commis à l'encontre de l'environnement littoral, mais des dégâts aussi graves d'une autre nature ont été perpétrés sur les esprits et les comportements.

⁴ Ricardo Gorosito ; Astrid Sánchez ; Pablo Ligrone

LOTDS - Ficha 3 Instrumentes ; Bastides - Construyendo territorios inteligentes - Montevideo Mayo 2009

⁵ Leyes 18.308 y 18.367 de OT y D°S ; artículo 50 : Protección de las zonas costeras

⁶ Programa de Conservación de la Biodiversidad y Desarrollo Sustentable en los Humedales del Este

La dispersion de l'habitat rendue possible, sinon facilitée, par la promotion de l'automobile, facteur d'aliénation, ne peut être maîtrisée que par un urbanisme directif et des entraves à la circulation associées au développement de transports publics attractifs.

La tâche sera particulièrement lourde et coûteuse pour le "Grand Montevideo".

Économie touristique

Une autre question doit être soulevée, celle du devenir des zones touristiques, lesquelles, dans une économie maîtrisée, ne pourraient survivre avec des taux d'occupation dérisoires et un parc immobilier démesuré, sans aucun doute amplifié par le développement des résidences secondaires.

Dispose-t-on de statistiques suivies sur l'importance et la croissance de ces dernières ?

Stratégie nationale

Au moment où les pays d'Amérique latine commencent à affirmer une certaine indépendance politique et financière vis-à-vis des grandes puissances mondiales, le "modèle extractiviste" esquissé par le projet ARATIRI semble anachronique. Il est désormais fortement dénoncé par de nombreuses associations dont MOVUS, au site duquel on renvoie le lecteur⁷.

La voie légale offerte en France : Le Débat public

Les principes régissant le débat public

Instauré en 1996, le *Débat public* a sensiblement évolué depuis, mais repose toujours sur les principes suivants :

- il est obligatoire pour tout projet d'une certaine importance technique et/ou financière ;
- il intervient en phase préliminaire, avant décision ;
- il permet de remettre en question le projet (le refuser ou le modifier)⁸ ;
- sa durée est fixée à 4 mois (avec prolongation éventuelle d'un demi-mois) ;
- il est ouvert à tous et permet à citoyens, associations, organismes publics ou privés, de s'exprimer oralement (dans le cadre de réunions-débat géographiques) et/ou par écrit (cahiers d'acteurs dont l'édition est prise en charge) ;
- le coût du débat public est totalement en charge du promoteur du projet (maître d'ouvrage).

Les issues des nombreux débats publics auxquels le GIR Maralpin à participé (parfois à titre d'expert invité) ont été les suivantes

- Extension du Port de Nice : *projet refusé puis abandonné*
- Autoroute Grenoble-Sisteron : *projet abandonné*
- Vallée du Rhône - Arc Languedocien (doublement autoroutier) : *champ d'étude étendu à l'arc Provençal ; priorité accordée au ferroviaire ; projet sans suite*
- Contournement autoroutier de Nice : *projet abandonné*
- Ligne à grande vitesse Provence (LGV Paca) : *extension du projet à l'Arc méditerranéen ; tracé radicalement modifié ; priorité au réseau existant ; remise en question de la grande vitesse ; prise en compte du fret ferroviaire*
- Ligne nouvelle (ferroviaire) Montpellier-Perpignan [LNMP] : *projet modifié et engagé partiellement*

Modes d'intervention

- Élargissement spatial (régional, interrégional, international) et temporel de la problématique (long terme)
- Études propres du GIR Maralpin
- Appel à experts nationaux et étrangers
- Retours d'expérience

⁷ MOVUS *Movimiento por un Uruguay sustentable* - <http://movusuruguay.org/>

⁸ Le *Débat public* n'a cependant pas pouvoir de décision, lequel revient au porteur du projet, à savoir le maître d'ouvrage (MO) et, le cas échéant, l'État

Retours d'expérience

Ils relèvent

- d'une recherche rétrospective (chronologique et historique) ;
- d'une démarche comparative (avec des cas similaires ou exemplaires) ;
- d'un éclairage sur les mécanismes politico-économique (prises de décision) ayant régi le développement - Le conflit Rocha/La Paloma ne relèverait-il pas en partie de cette problématique ?

III - QUELQUES RÉFLEXIONS SURGIES DES ÉCHANGES DE VUES à propos de deux exercices imposés à La Paloma

Comment les traiterions-nous dans le cadre d'un débat public ?

D'indiscutables défis

Des enjeux d'une telle importance régionale, nationale et internationale peuvent-ils être cernés au niveau municipal et départemental ?

Des questions d'une telle technicité peuvent-elles être suffisamment dominées et traitées par les seules associations ?

Même en l'absence de débat public dont il semble nécessaire de plaider l'instauration, on peut répondre affirmativement à ces deux défis (1) en analysant avec attention la situation et (2) en proposant des contre-projets.

Une remarque à cette occasion, ces démarches ne doivent surtout pas être extemporanées ; elles doivent procéder à l'analyse des mécanismes ayant conduit à la situation et dont il faut tirer les enseignements. Ce regard rétrospectif ne doit pas être confondu avec la "démarche rétrospective" [en opposition à la démarche prospective suivie par *LaboPt*] dont il sera question plus loin.

Analyse critique des données disponibles

Les Ponts sur les Lagunas Garzon et Rocha

Recherche rétrospective

- Littoral Est : le rôle de la route littorale dans l'urbanisation continue de la Costanera jusqu'à La Punta et au delà de La Barra

Dresser l'état de l'évolution urbanistique au cours des 20 dernières années le long du littoral et notamment de part et d'autre de la double coupure que constituent les lagunas Garzón et Rocha (entre José Ignacio y La Paloma)

Démarche comparative

- Littoral Languedocien (France)
- Littoraux de la Méditerranée occidentale (Espagne, France, Italie)
- Baie de Rio de Janeiro (Brésil) ; Yucatan-Cozumel (Mexique) ; etc.

La réalisation de routes continues le long de ces littoraux ont entraîné des conséquences désastreuses tant sur l'occupation de l'espace que sur l'environnement (destruction irrémédiable de l'interface naturel entre milieux terrestre et marin)

Le(s) port(s)

Recherche objective

- État des lieux relativement aux ports en eau profonde du Cône Sud
- Des ports : pour quoi faire (conteneurs, bois, minerais) ?
- L'évolution de l'Intérieur ?
- Transports et Logistique ?

Investigation rétrospective et prospective

- Histoire du Port de La Paloma, port militaire et port de pêche
- Rôle dans l'économie régionale
- Analyse critique des études relatives aux autres projets portuaires (Argentine, Brésil, Uruguay)

Centralisation/Décentralisation

La loi de décentralisation créant la municipalité de La Paloma

La décentralisation a-t-elle eu des conséquences (et lesquelles) sur :

- l'ensemble des projets portuaires
- le démantèlement de la voie ferrée desservant le port de La Paloma
- sur les ambitions touristiques des petites stations littorales

Les effets pervers de deux démarches successives bien que de nature opposées en France : Littoral languedocien [décisions de l'État (années 60)] versus Côte d'Azur [décisions locales quasi-ininterrompues].

IV - BÂTIR DES CONTRE-PROJETS

Un troisième type de démarche - L' Analyse rétrospective⁹

À la démarche "ouverte" de la prospective, telle qu'elle est prônée et mise en œuvre par l'équipe pluridisciplinaire du *Laboratorio de Prospectiva Territorial (LaboPt)* dans le cadre de *Prospective La Paloma (PLP) 2030*, on peut adjoindre une démarche volontariste qui serait articulée sur les recommandations ou les choix issus d'un débat public ou d'un exercice de prospective du type *PLP*.

Définition

"La caractéristique particulière essentielle de l'analyse rétrospective est qu'elle s'intéresse, non pas à ce qu'il peut arriver dans l'avenir, mais à la manière dont les objectifs futurs désirés peuvent être atteints. Elle est donc explicitement normative, nécessitant de travailler à partir d'un point final particulier du futur tel qu'il est désirable, vers la situation actuelle, de manière à déterminer la faisabilité physique de ce futur, et quelles mesures politiques seraient nécessaires pour atteindre ce point" [ROBINSON (1990)].

Sa genèse et sa mise en œuvre

Comme le rappellent TANSEY et all. (2004), *"l'expression « analyse rétrospective » a été inventée par ROBINSON (1982, 2003) pour décrire une approche aux études prospectives qui implique de travailler à rebours à partir d'un résultat souhaité, ou d'une série d'objectifs fixés dans l'avenir"*.

Cette démarche, née au Canada, s'y est inscrite dans le domaine de l'environnement, notamment dans le cadre de l'orientation gouvernementale vers le développement durable.

En dépit de sa rationalité et de sa pertinence, alors que, depuis des lustres, autorités gouvernementales et scientifiques s'accordent sur la nécessité d'un changement de cap en matière de gestion de la planète, *l'analyse rétrospective* ne semble pas avoir été largement mise en œuvre et la littérature ne fait guère état que de deux applications ressortissant à la problématique de la réflexion prospective du département des Alpes-Maritimes dans laquelle s'était engagé le *GIR Maralpin*¹⁰.

Pourquoi ne pas plaider pour la valorisation du Port de La Paloma ?

Les atouts actuels du port de La Paloma

⁹ Groupe de prospective territoriale et de suivi-évaluation de la DTA 06

Préconisations du GIR Maralpin pour la mise en œuvre de l'analyse rétrospective

<http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/Prospect06GirAnalRetrospect712.pdf>

¹⁰ Prospective territoriale dans le cadre de la Directive territoriale des Alpes-Maritimes (DTA)

<http://www.gir-maralpin.org/AtProspectTerrit06.htm>

- Il est implanté sur un promontoire naturel et proche de fonds dépassant 20 m
- Il abrite la marine nationale uruguayenne et une activité de pêche professionnelle
- Sa contre-digue vient d'être allongée et renforcée
- Il dispose d'un vaste terre plein naguère desservi par une voie ferrée le reliant à Rocha
- il serait sans doute en mesure d'assurer l'évacuation par cabotage côtier de grumes en provenance du Département de Rocha

Les atouts potentiels

- On peut présumer (étude à réaliser) que les ouvrages à la mer nécessaires à l'accueil sûr des mêmes navires *Panamax* qui desservent Nueva Palmira ne seraient pas exagérément coûteux et permettraient au port de constituer un accès océanique direct [allègement de Montevideo] à des conteneurs, des grumes, et .de minerais (dans le cas d'exploitation minière)
- Le rétablissement/modernisation de la liaison ferroviaire avec l'intérieur étant prévu, un important report modal route/rail est à en attendre pour le fret.

D'autres raisons feraient-elles obstacle à un tel projet ?

Ne peut-on en imaginer d'autres que des intérêts locaux à :

- se débarrasser des vestiges d'activités industrielles (qui ont pourtant œuvré au développement du pays avant la venue du tourisme),
- faire place à un port ou plusieurs ports de plaisance,

allégations restant à étayer bien sûr.

Pourquoi ne pas plaider pour une restructuration/refondation de la bande littorale pour développer des complexes agro-touristique et industriels transversaux?

Mettre fin aux erreurs

Le littoral atlantique uruguayen se précipite aveuglément sur la fâcheuse voie suivie par d'autres littoraux convoités, en commettant des erreurs inexcusables en regard des enseignements avérés :

- Consommer sans frein l'espace littoral pour des résidences secondaires à taux d'occupation dérisoire
- Bâtir des ports de plaisance qui n'abriteront que des "navires-ventouse"¹¹
- Délaisser l'arrière-pays en drainant les actifs dévolus aux tâches ménagères de riches oisifs de passage
- N'avoir pas entrepris les moindres dispositions pour assurer l'assainissement des cités et des rivages.

Engager un contre plan d'aménagement radial intégré

Rompre avec le développement linéaire littoral commence par

- le respect absolu des lois protégeant l'espace maritime
- l'assainissement urbanistique et sanitaire de l'espace littoral
- le renforcement, sinon la création, de discontinuités routières littorales, au moins aux débouchés des Lagunes
- la valorisation des axes radiaux comme la ligne ferroviaire Rocha-La Paloma qui pourrait accueillir un tram-train attractif pour les populations et les vacanciers
- le couplage du balnéaire avec l'agro-tourisme et des activités industrielles et agricoles de haut niveau réparties dans le reste du territoire.

Ce n'est que par ces moyens que des voies durables peuvent être frayées, tout en échappant aux pillages qu'engendrent les monocultures touristiques, agricoles et minières.



¹¹ comme c'est le cas sur la Côte d'Azur française où une trentaine de kilomètres de littoral sont stérilisés par 17 ports de plaisance

De telles démarches requièrent une approche pluridisciplinaire, un approfondissement des réflexions, et aussi, pour de nombreux habitants et résidents des stations littorales, un examen de conscience et un renoncement certain à l'instinct de "nimby"¹² qui sommeille chez tous ceux qui bénéficient des sites et du climat privilégié du Littoral océanique

●
Jacques Molinari, La Paloma el 23.11.2012 - Menton, le 12.12.2012

●
ANNEXES

L'Uruguay - Repères géographiques (carte)	page 2
Littoraux en détresse ? - Repères iconographiques	
La côte atlantique de l'Uruguay (carte)	page 3
Punta del Este : un littoral dont l'anthropisation est en parachèvement (clichés)	page 3
La Paloma seul port atlantique de l'Uruguay (cliché)	page 4
Le littoral sauvage en voie d'anthropisation (cliché)	page 4
Le projet ARATIRI (une planche)	
Le projet en quelques chiffres	
Son impact environnemental	page 13

●

¹² "not in myback yard" à savoir "pas dans mon jardin"

ANNEXE - Le projet ARATIRI

Le projet en quelques chiffres

Minera ARATIRI est une entreprise à capitaux indiens appartenant au groupe *Zamin Ferrous*.

Le projet a pour objectifs d'étudier le potentiel ferreux de la région *Valentines* (couvrant partie de 5 des 19 départements de l'Uruguay), puis de procéder à l'extraction, au traitement et à l'exportation (vers la Chine) du concentré de fer.

Aire du district minier : 14000 ha dont 6210 exploitables ;

Teneur moyenne en fer : 28 %

Exploitation : traitement : 55 Mt/an ; production : 18 Mt/an ; durée 20 ans

Traitement (sur place) ; traitement physique (par broyage, concassage et séparation magnétique)

Acheminement jusqu'au port par minéroduc (~ 210 km) avec recyclage des eaux de fluidification.

Port en eau profonde à créer sur le littoral de Rocha.

[source : <https://www.aratiri.com.uy/>]

Son impact environnemental

Se fondant sur l'étude d'impact environnemental du projet, étude qu'il conteste en partie, le *Movimiento por un Uruguay Sustentable* (MOVUS) a diffusé une plaquette grand public pour inciter ce dernier à parcourir les sites risquant d'être sérieusement affectés par le projet, et signalés de 1 à 6 sur la carte ci-dessous

[sources : <http://movusuruguay.org/> ; <http://www.observatorio-minero-del-uruguay.com/>]

