



FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT

Monsieur le Président
Mesdames et Messieurs les Conseillers
Conseil d'Etat
1 Place du Palais Royal
75100 PARIS

MEMOIRE EN INTERVENTION VOLONTAIRE (dossier numéro 301688)

POUR **France Nature Environnement**, fédération française des associations de protection de la nature, dont le siège social est sis 57 rue Cuvier, 75231 PARIS CEDEX 05, représentée par Madame Marie-Laure LAMBERT-HABIB régulièrement mandatée par le bureau

CONTRE **le décret du 18 décembre 2006**

déclarant d'utilité publique des travaux de construction de l'autoroute A 65 Langon-Pau comprise, d'une part, entre le noeud autoroutier A 62/A 65 (commune d'Auros) et le diffuseur nord (ancien diffuseur centre) de la déviation d'Aire-sur-l'Adour et, d'autre part, entre le demi-diffuseur sud de la déviation d'Aire-sur-l'Adour et le noeud autoroutier A 64/A 65 (communes de Lescar et de Poey-de-Lescar), sur le territoire des communes de Saint-Pierre-de-Mons, Saint-Pardon-de-Conques, Auros, Coimères, Brouqueyran, Cazats, Bazas, Lignan-de-Bazas, Marimbault, Bernos-Beaulac, Cudos, Escaudes, Captieux et Giscos dans le département de la Gironde, de Bourriot-Bergonce, Retjons, Arue, Roquefort, Sarbazan, Pouydesseaux, Bostens, Lucbardez-et-Bargues, Gaillères, Bougue, Saint-Cricq-Villeneuve, Pujo-le-Plan, Laglorieuse, Saint-Gein, Hontanx, Maurrin, Le Vignau, Cazères-sur-l'Adour, Duhort-Bachen, Aire-sur-l'Adour, Latrille, Sorbets, Miramont-Sensacq, Saint-Agnet et Sarron dans le département des Landes et de Garlin, Boueilh-Boueilho-Lasque, Ribarrouy, Claracq, Lalouquette, Carrère, Mioussens-Lanusse, Auriac, Thèze, Argelos, Viven, Doumy, Bournos, Aubin, Caubios-Loos, Momas, Uzein, Bougarber, Beyrie-en-Béarn, Poey-de-Lescar et Lescar dans le département des Pyrénées-Atlantiques, classant dans la catégorie des autoroutes la déviation d'Aire-sur-l'Adour, déclarée d'utilité publique par arrêté interpréfectoral du 12 novembre 2001, et portant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Coimères, Bazas et Bernos-Beaulac dans le département de la Gironde, de Roquefort, Sarbazan (plan local d'urbanisme conjoint de Roquefort et Sarbazan), Laglorieuse et Aire-sur-l'Adour dans le département des Landes et de Bougarber, Uzein, Poey-de-Lescar et Lescar dans le département des Pyrénées-Atlantiques

En présence de :

Monsieur le Premier Ministre,

PLAISE AU CONSEIL



FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT

1- LES FAITS :

Le projet de " liaison à 2X2 voies rapide et sûre" entre Bordeaux et Pau a été retenu dans le schéma collectif des transports du 18 avril 2002.

Après de multiples modifications du projet, un arrêté interpréfectoral des préfets de la Gironde, des Landes, et des Pyrénées Atlantiques en date du 27 février 2006 a prescrit l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de l'autoroute A 65 Langon-Pau, organisée du 3 avril au 15 mai 2006.

La commission d'enquête a rendu ses conclusions le 23 juin 2006.

Malgré les nombreuses critiques formulées lors des concertations et de l'enquête publique, le décret du 18 décembre 2006 a déclaré d'utilité publique les travaux de construction de l'autoroute A 65 Langon-Pau.

Par mémoire en date du 13 février 2007, **la Fédération SEPANSO, la SEPANSO-Landes, l'association AQUITAINE ALTERNATIVES, l'association Alternative Régionale Langon-Pau (ARLP), l'association COIMERES ENVIRONNEMENT, l'association Intercommunale de Protection de l'Environnement et de la Qualité de la Vie Rurale (AIEPVIR), l'Association pour la Sauvegarde et la Qualité de Vie (ASEQVIE), et l' Association Mieux Vivre à Doumy** ont demandé au Conseil d'Etat d'annuler le décret du 18 décembre 2006 déclarant d'utilité publique les travaux de construction de l'autoroute A 65 (**Production n°1**).

2- SUR LA RECEVABILITE DE LA REQUETE

L'article L. 142-1 alinéa 2 du code de l'environnement dispose que " *Toute association de protection de l'environnement agréée au titre de l'article L. 141-1 justifie d'un intérêt pour agir contre toute décision administrative ayant un rapport direct avec son objet et ses activités statutaires et produisant des effets dommageables pour l'environnement sur tout ou partie du territoire pour lequel elle bénéficie de l'agrément* ".

Le législateur a institué une présomption d'intérêt à agir contre les décisions susceptibles de léser les intérêts collectifs défendus par une association agréée de protection de l'environnement (*CE 8 février 1999, Fédération des associations de protection de l'environnement et de la nature des Côtes d'Armor, req. n° 176779, Dr. env. 1999/2, p. 6, note B. Busson ; CE 25 juin 2003, commune de Saillagouse, req. n° 233119, BJDU 2000/5, p. 353, conclusion Barbillon*).

La Fédération France Nature Environnement, fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement, agréée par arrêté ministériel du 29 mai 1978 (JO du 17 juillet) au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et reconnue comme établissement d'utilité publique par décrets du 10 février 1976 et du 1^{er} octobre 1997, a pour objet « *de protéger, de conserver les espaces, ressources, milieux et habitats naturels,, [...], l'eau, l'air, les sols, [...]* de lutter contre les pollutions et nuisances, et d'une manière générale d'agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement [...] » (statuts, agrément ministériel, **productions n°2 et 3**).

L'agrément dont bénéficie France Nature Environnement au titre de l'article L. 141-1 du



FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT

code de l'environnement présume son intérêt à agir contre la déclaration d'utilité publique d'une autoroute, en application du deuxième alinéa de l'article L. 141-2 du même code, compte tenu des effets de cette construction sur l'eau, la pollution de l'air, la destruction des espèces protégées et de leurs habitats.

La fédération France Nature Environnement a intérêt à agir par la suite en soutenant la demande d'annulation du décret du 18 décembre 2006 présentée par les associations requérantes par voie d'intervention volontaire (instance n°301688).

En effet, pour l'intervenante, il est inadmissible que la déclaration d'utilité publique ait pu être prise à la suite d'une enquête publique réalisée sur la base de documents insuffisants empêchant une information complète de ses associations et de ses membres.

Sans évaluation correcte des émissions de CO2 ou des effets sur la santé dans l'étude d'impact, notre fédération et ses associations adhérentes n'ont pas pu formuler d'observations sur ces points au cours de l'enquête publique.

Le bureau de FNE a également mandaté la signataire de la présente requête (**production n°4**).

3- SUR L'INSUFFISANCE DE L'ETUDE D'IMPACT

Aux termes de l'article L. 122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact « *comprend au minimum une analyse de l'état initial du site et de son environnement, l'étude des modifications que le projet y engendrerait, l'étude de ses effets sur la santé et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables pour l'environnement et la santé ; en outre, pour les infrastructures de transports, l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter* ».

Premièrement, malgré l'obligation de réaliser une analyse de l'état initial du site et de son environnement, la présence à Bostens de l'écrevisse à pattes blanches *Austropotamobius Pallipes*, espèce inscrite sur **la liste rouge des espèces menacées de l'UICN** et sur **les annexes 2 et 4 de la directive Habitats du 21 mai 1992**, n'est pas mentionnée dans l'étude d'impact alors que, en août 2006, plusieurs individus ont été piégés lors d'un suivi de la Cistude d'Europe mené dans le cadre du programme de conservation de cette espèce au lieu-dit "Neuf Fontaines" à Bostens dans les Landes. Leur présence a été récemment confirmée par le Conseil Supérieur de la Pêche (CSP) et ces écrevisses formellement identifiées par le Laboratoire de Génétique et Biologie de Poitiers.

La présence avérée de cette espèce démontre l'insuffisance de l'étude d'impact du projet d'autoroute qui devait par ailleurs, en vertu de l'article L.414-4 du code de l'environnement, faire l'objet « d'une évaluation de [ses] incidences au regard des objectifs de conservation du site » Natura 2000 traversé.

Le manque de rigueur dans la prospection pour établir un état des lieux initial du site a conduit à l'absence de prise en compte de cette espèce pourtant gravement menacée

dans les documents permettant aux citoyens et à l'administration d'étudier le dossier en toute connaissance de cause.

En outre, la présence du vison d'Europe, espèce menacée d'extinction dont les derniers spécimens ouest-européens vivent sur le territoire aquitain, a été sous-évaluée sur plusieurs cours d'eau traversés par le projet.

Cette insuffisance substantielle de l'étude d'impact est parfaitement caractérisée par le fait qu'une étude complémentaire d'incidence sur le vison et sur la loutre a été demandée par la Direction Générale de l'Environnement de la Commission Européenne et réalisée par le Groupe de Recherche et d'Etude pour la Gestion de l'Environnement (GREGE).

La réalisation tardive de cette étude n'a pas permis la prise en compte, dans le budget prévisionnel, des coûts des dispositifs d'adaptation de l'autoroute proposés et des "mesures d'atténuation" à prendre pendant la réalisation du chantier qui sont très contraignantes.

Ces insuffisances n'ont donc pas permis au public de s'exprimer en toute connaissance de cause sur ce projet.

Deuxièmement, l'étude d'impact n'a pas analysé les émissions de CO₂ qui vont découler de la construction de l'autoroute. Elle s'est bornée à annoncer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre due à l'augmentation du trafic automobile, alors qu'il ressort de la comparaison d'un trajet pour 2 personnes entre Pau et Bordeaux en voiture et en train, effectuée par le logiciel « eco-comparateur » de la SNCF et de l'ADEME que :

- Pour 2 personnes, les émissions de CO₂ d'un trajet aller simple entre Pau et Bordeaux en TGV sont de : **3 grammes** ;
- Pour 2 personnes, les émissions de CO₂ d'un trajet aller simple entre Pau et Bordeaux en voiture sont de : **40 kilogrammes**.

Cette absence d'analyse engendre également une insuffisance de l'étude d'impact concernant l'étude des effets de l'ouvrage sur la santé. L'article 19 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite loi Lepage, a spécialement complété l'article 2 de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature codifié à l'article L. 122-3 du code de l'environnement, en demandant aux auteurs d'une opération d'évaluer son impact sur la santé.

Outre l'insuffisance de l'étude des émissions de CO₂ ci-dessus mentionnée, l'étude d'impact n'a pas mentionné les émissions de COV (composés organiques volatils) qui découleront de la construction et du fonctionnement de l'autoroute.

Faute de présenter, notamment, une évaluation exhaustive des effets directs et indirects sur la santé, le dossier présenté au public lors de l'enquête publique ne comportait pas une étude d'impact répondant aux dispositions de l'article L. 122-3 du code de l'environnement résultant de la volonté du législateur du 30 décembre 1996.

Pour ce motif, la déclaration d'utilité publique en date du 18 décembre 2006 a été prise à la suite d'une procédure irrégulière.

4- SUR L'ABSENCE DE CARACTERE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET



Suivant votre jurisprudence, un projet ne peut légalement être déclaré d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il présente.

Or l'intérêt du projet d'autoroute A 65 en matière de gain de temps et de sécurité apparaît comme faible au regard des coûts financiers, écologiques et sociaux qu'il présente. Surtout, les gains en temps et en sécurité pourraient être assurés par un aménagement sur place de l'itinéraire existant passant par Langon, Captieux et Aire-sur-l'Adour, qui serait beaucoup moins coûteux et impacterait beaucoup moins sur le milieu naturel et humain.

En effet, compte tenu de l'existence d'un réseau routier déjà satisfaisant et pouvant bénéficier, par des aménagements sur place, d'améliorations en termes de sécurité et de confort de conduite, la création d'une autoroute en tracé neuf est totalement injustifiée.

Le rapport d'Audit de 2003 du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC) sur le projet d'autoroute A 65 Langon/Pau concluait d'ailleurs à l'abandon d'une autoroute concédée en avançant plusieurs constats :

« Au vu des trafics attendus (de 7000 à 15000 véhicules/jour, selon les sections) [rappelons que le seuil de rentabilité d'une autoroute est de 20 000 véhicules /jour], il apparaît que seules les sections Langon-Bazas, Thèze-Pau, les Arbots-Aire-sur-Adour, Bazas-Captieux, et la traversée d'Aire-sur-Adour devraient à l'horizon 2010 faire l'objet d'aménagements de capacité continus. Pour les autres sections de la liaison, si des aménagements ponctuels, permettant d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic, devaient être réalisés, des aménagements continus pourraient sembler disproportionnés, sauf à assurer une meilleure attractivité entre les chefs lieux que sont Pau et Bordeaux.

*Ce constat constitue un argument pour l'abandon du scénario 1 consistant à aménager une autoroute concédée sur **l'intégralité de la liaison Pau-Langon**.* »

Le rapport démontre ainsi qu'un aménagement sur place de l'itinéraire existant est aussi efficace en terme de gain de temps, moins coûteux et plus efficace en diminution des pertes en vies humaines.

Enfin, ce projet aura de graves conséquences sur la biodiversité de la région en impactant 25 zones Natura 2000. Dans le cas de la création d'un ouvrage tel qu'une autoroute, les dommages aux milieux naturels ne sauraient en rien se limiter aux travaux réalisés sur l'emprise de l'ouvrage.

Il apparaît important de préciser que ce sont des surfaces très importantes, non situées sur l'emprise de l'autoroute proprement dite, qui seront perturbées par les travaux et par les travaux connexes liés au rétablissement des voiries, à la reconnexion des ouvrages hydrauliques (drains et fossés), et plus généralement au remembrement des propriétés situées de part et d'autre du tracé où s'opèreront des travaux d'adaptation du parcellaire. Ces opérations connexes donnent fréquemment lieu à des opérations (calibrage de fossés, assèchement et drainage de zones humides, arrachage de haies, défrichements divers) tout aussi destructrices que la création de l'ouvrage proprement dit.



FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT

Cette nouvelle autoroute créera en outre une coupure dans les milieux qu'elle traverse, engendrant un cloisonnement. Ce dernier contribue à morceler les territoires, à barrer des corridors écologiques et à créer des isolats de populations et des dérives génétiques. La création éventuelle de quelques passages à grande ou petite faune au travers de l'ouvrage n'est qu'un pis-aller dont l'efficacité reste très variable selon les espèces (certaines refusant d'emprunter de tels passages perçus comme des pièges, car trop étroits).

Une alternative bien moins coûteuse pour les finances publiques, et bien moins impactante sur le milieu naturel consisterait à sécuriser et à aménager le trajet existant, et bien sûr à réorienter les déplacements de personnes et les transports de marchandises sur les voies ferrées existantes sur le même trajet.

La déclaration d'utilité publique de ce projet apparaît donc comme entachée d'une erreur manifeste d'appréciation, de nature à entraîner l'annulation du décret attaqué.

EN CONSEQUENCE,

France Nature Environnement demande au Conseil d'Etat d'annuler le décret du 18 décembre 2006, comme le lui demande les associations requérantes dans leur requête introductive d'instance numéro 301688.

Fait à Paris, le 1^{er} juin 2007

Marie-Laure Lambert-Habib

Productions

- 1- Arrêté du 18 décembre 2006
- 2- Statuts de FNE
- 3- Agrément ministériel de FNE
- 4- Mandat du bureau de FNE