

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

Mémoire en intervention volontaire
Référence du dossier : numéro 301688

Pour : L'association « Les Amis de la Terre France », 2B rue Jules Ferry (siège social), 93100 MONTREUIL, représentés, conformément aux statuts et à la délibération du Conseil Fédéral de l'association du 11 Novembre 2007, par M. Claude Bascompte, Président de l'association.

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, Luchardez-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, Miossens-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

I/ 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.

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. Celle-ci a été organisée du 3 avril au 15 mai 2006 et 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 (AIPEQVIR), 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 (**Pièce jointe n°1**).

II/ 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* ”.

Cet article instaure une présomption d'intérêt à agir pour les associations agréées contre les décisions susceptibles de léser les intérêts collectifs de l'association (voir Michel Prieur, *Droit de l'environnement*, 5^{ème} édition, Précis Dalloz, Novembre 2003, page 120).

Les Amis de la Terre France, agréés par arrêté du ministre de l'environnement du 29 mai 1978 (publié au journal officiel du 1^{er} juillet 1978) au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement (ex-article 40 de la loi du 10 Juillet 1976 relative à la protection de la nature et ex-article L. 160-1 du code de l'urbanisme).

L'association a pour objet (article 2 des statuts) « *d'agir pour la protection des êtres humains et de l'environnement.* (...) »

*Pour la **préservation de l'environnement**, patrimoine commun de l'humanité, la Fédération entend notamment :*

- **protéger la biodiversité (la faune, la flore), les sites et paysages et préserver les territoires sensibles ;**
- **économiser les ressources naturelles non renouvelables (...)**
- **prévenir les pollutions, les nuisances et les risques technologiques, en particulier nucléaires et biotechnologiques ;**
- **défendre la qualité du cadre de vie, en milieu urbain comme en milieu rural.**

(...)

Pour la défense de la citoyenneté et du **droit de chacun à bénéficier d'un environnement sain**, la Fédération s'emploie en particulier à :

(...)

- **promouvoir l'accès des citoyens à l'information, l'exercice des droits civiques et la participation de chacun aux décisions le concernant, notamment celles relatives à l'environnement et au cadre de vie ;**

(...)

Pour la construction d'une société durable, ne compromettant pas l'avenir des êtres humains et de l'environnement, la Fédération encourage :

(...)

- **la prise en compte des impératifs liés à la protection de l'environnement, à la démocratie et au progrès social, dans toutes les décisions des acteurs économiques publics ou privés, notamment dans le cadre des contrats et marchés publics ».**

Concernant les statuts de l'association et son agrément, cf. pièces jointes n° 2 et 3.

L'agrément dont bénéficie l'association les Amis de la Terre présume son intérêt à agir contre la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A 65, en application du deuxième alinéa de l'article L. 141-2 du code de l'environnement. En effet, outre d'engendrer des pollutions et des nuisances supplémentaires, cet aménagement autoroutier a des effets dommageables sur la biodiversité (faune et flore), sur les paysages ainsi que sur certains territoires sensibles. De plus, le manque de participation des citoyens à cette décision qui les concerne est manifeste. Par conséquent, tel que l'exige la jurisprudence, cette décision, l'arrêté de déclaration d'utilité publique de l'A65, présente bien un caractère dommageable pour les intérêts défendus par l'association ainsi que pour l'environnement.

L'association les Amis de la Terre a donc intérêt à agir 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).

Conformément aux articles 8-1 alinéa 2 et 9 alinéa 2 des statuts de l'association (**Pièce jointe n° 2**), le conseil fédéral des Amis de la Terre a mandaté la signataire de la présente requête à Claude Bascompte, président en exercice de l'association (**Pièce jointe n°4**).

III/ SUR LA LEGALITE EXTERNE :

1. Sur l'absence de consultation de la commission

L'article L. 414-4 du code de l'environnement précise que « *les programmes ou projets de travaux, d'ouvrage ou d'aménagement soumis à un régime d'autorisation ou d'approbation administrative, et dont la réalisation est de nature à affecter notablement un site Natura 2000, font l'objet d'une évaluation de leurs incidences au regard des objectifs de conservation du site* ».

Le cas de l'autoroute A 65 entre dans le champ d'application de l'article L. 414-4. En effet, l'A 65 constitue un « *projet de travaux, d'ouvrage ou d'aménagement soumis à un régime d'autorisation ou d'approbation administrative* ». De plus, l'A 65 est « de nature à affecter notablement un site Natura 2000 ». Ce projet d'autoroute traverse ainsi 8 sites Natura 2000. Ces sites sont tous des pSIC ou des SIC, c'est-à-dire des projets de site ou des sites d'importance communautaire au sens de la directive « Habitats » de 1992 sur Natura 2000 (**Voir la pièce jointe n° 5**). S'il est besoin de prouver que l'A 65 est « de nature à affecter notablement » ces sites d'intérêt communautaire, il suffit de constater que ce projet d'autoroute a régulièrement été soumis à une étude d'incidence, tel que le prévoit cet article L. 414-4. Une étude d'incidence a ainsi été jointe à l'étude d'impact, elle même jointe au dossier soumis à enquête publique (voir pièce jointe n° 14, voir aussi : http://www.a65.aquitaine.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=39&id_article=67). La page 10 de cette étude fait explicitement référence à l'article L. 414-4 du code de l'environnement (pièce jointe n° 14).

Plus particulièrement, l'article L. 414-4 IV du code de l'environnement dispose que « *Lorsque le site abrite un type d'habitat naturel ou une espèce prioritaire qui figurent, au titre de la protection renforcée dont ils bénéficient, sur des listes arrêtés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, l'accord mentionné au III ne peut être donné que pour des motifs liés à la santé ou à la sécurité publique ou tirés des avantages importants procurés à l'environnement ou, après avis de la Commission européenne, pour d'autres raisons impératives d'intérêt public* ».

Les listes auxquelles fait référence cet article sont inscrites dans l'arrêté du 16 Novembre 2001 relatif à la liste des types d'habitats naturels et des espèces de faune et de flore sauvages qui peuvent justifier la désignation de zones spéciales de conservation au titre du réseau écologique européen Natura 2000 (Pièce jointe n° 7, JO du 7 février 2002).

Tel que mis en évidence dans la **pièce jointe n° 8**, plusieurs sites Natura 2000 situés sur le tracé de l'A65 contiennent plusieurs habitats naturels ou espèces prioritaires au sens de l'article L. 414-4 IV du code de l'environnement. Ces habitats ou espèces sont identifiés en gras et référencés par une note de bas de page. Le cas de l'A65 entre donc bien dans le champ d'application de l'article L. 414-4 IV du code de l'environnement.

Le décret du 18 Décembre 2006 ne justifie en rien la déclaration d'utilité publique sur des « *motifs liés à la santé ou à la sécurité publique ou tirés des avantages importants procurés à l'environnement* » tel que l'exige l'article L. 414-4 IV du code de l'environnement pour ne pas être soumis à l'avis de la Commission Européenne. Ce projet a par conséquent été justifié « *pour d'autres raisons impératives d'intérêt public* ». L'avis de la Commission européenne était donc requis. Or, le décret du 18 Décembre 2006 ne fait aucunement mention de cet avis de la Commission européenne.

Vous devrez donc conclure à un vice de procédure de nature à entacher d'illégalité le décret attaqué.

Dans un arrêt du 27 Juin 2005, *Association Jeune canoë kayak avignonnais* (req. n° 262681), votre juridiction a jugé que :

« *En ce qui concerne l'avis de la Commission européenne :*

Considérant qu'un arrêté du ministre de l'écologie et du développement durable du 27 avril 2003 a désigné comme site NATURA 2000 la zone de la Basse-Durance ; que l'étude d'impact analyse précisément l'incidence du projet sur ce site ; qu'il en résulte que le projet n'aura pas

d'incidences significatives sur les habitats et les espèces remarquables de cette zone ; que, par suite, et dès lors que le projet autorisé par le décret attaqué ne porte pas atteinte à l'état de conservation du site, l'avis de la Commission européenne prévu par l'article L. 414-4 IV du code de l'environnement n'avait pas à être recueilli ; »

Votre juridiction a donc jugé que l'avis de la commission européenne n'était requis qu'à la condition que le projet ait des « *incidences significatives sur les habitats et les espèces remarquables* » de la zone. Selon nous, il s'agit d'une interprétation extensive de l'article L. 414-4 IV du code de l'environnement. En effet, cet article n'exige en aucun cas des « *incidences significatives* » pour que la commission européenne soit obligatoirement saisie.

De plus, si l'on suit cette jurisprudence, aucun maître d'ouvrage ne prendra le risque de présenter une étude d'incidence positive sur les espèces en question car ceci pourrait l'exposer à un avis négatif de la commission. Avec une telle interprétation, il n'y aurait plus aucun obstacle juridique à la traversée de zones classées Natura 2000. Ceci est bien sur contraire à l'esprit de la législation communautaire et ceci affaiblirait considérablement le dispositif de protection Natura 2000.

Il y a donc une divergence entre l'interprétation du Conseil d'Etat et les dispositions législatives de l'article L. 414-4 IV du code de l'environnement issu du droit communautaire concernant Natura 2000.

Cette interrogation est pertinente et nécessaire, de nature à influencer sur la solution du litige. En effet, selon nous, dans le cas où l'interprétation du Conseil d'Etat serait erronée, ce moyen serait de nature à entacher d'illégalité la décision attaquée. Il s'agit aussi d'une interrogation sérieuse, de nature à faire naître un doute dans un esprit éclairé¹.

Nous vous demandons donc de surseoir à statuer afin que la CJCE puisse se prononcer sur cette question préjudicielle :

L'exigence par le Conseil d'Etat Français, « *d'incidences significatives* », (décision du Conseil d'Etat du 27 Juin 2005, *Association Jeune canoë kayak avignonnais* (req. n° 262681)), sur des sites Natura 2000 afin de subordonner les projets d'aménagement à l'avis de la Commission Européenne (cf. L. 414-4 IV du code de l'environnement) est-elle conforme à l'article L. 414-4 IV du code Français de l'environnement (qui n'en fait aucune mention) ainsi qu'au droit communautaire en vigueur dans l'Union Européenne ?

Quelle que soit l'interprétation qui est faite de l'article L. 414-4 IV du code de l'environnement, le projet d'autoroute A65 en question a bien des « *incidences significatives* » sur les sites Natura 2000 traversés.

Tout d'abord, si l'étude d'incidence Natura 2000 conclue qu'il n'y aura pas « *d'incidences significatives* », nous pouvons tout de même y lire, concernant les écrevisses à patte blanche que « *la mise en service de l'A65 risque d'engendrer une dégradation de la qualité de l'eau ainsi qu'une modification des débits lors d'épisodes pluvieux. Malgré la distance qui sépare ces stations des stations à écrevisse, cette évolution risque d'entraîner la disparition de l'espèce* »². De même, il est mis en évidence à la page 218 de l'étude d'incidence une influence brute forte sur le Vison et la Loutre d'Europe³, dont nous rappelons qu'il s'agit de deux espèces qui figurent à l'annexe IV de la directive « Habitats » du 21 Mai 1992 « *espèces animales ou végétales*

¹ Cf. J. Morand Deviller, *Cours de Droit Administratif*, 10^{ème} édition, Montchrestien, Paris, Octobre 2005, p. 649.

² Cf. Etude d'incidence Natura 2000 : document « IX.2 - Réseau hydrographique du Beuve (FR7200802) », pièce jointe n° 9, p. 105.

³ Cf. pièce jointe n° 10.

d'intérêt communautaire qui nécessitent une protection stricte ».

Ensuite, il est utile de porter à votre connaissance le dépôt d'une plainte pénale pour « Destruction d'espèces animales protégées et d'habitats d'espèces animales protégées » au titre des articles L. 411-1 et L. 415-3 du code de l'environnement (voir pièce jointes n° 11, 12 et 13 – voir photos en pièce jointe n° 15, 16 et 17). En effet, de telles destructions ont été constatées lors des premiers défrichements qui ont eu lieu sur le tracé de l'A65. Ainsi, les documents remis à la gendarmerie par le plaignant (pièce jointe n° 12) met bien en évidence ces destructions d'espèces. Selon nous, ces documents mettent bien en évidence que ce projet aura et a déjà des « incidences significatives » sur les sites Natura 2000.

Enfin, il est utile de rappeler que l'autoroute A65 devrait traverser 8 sites Natura 2000, qui sont tous des projets ou des sites d'intérêt communautaire. Plusieurs espèces figurant à l'annexe IV de la directive « Habitats » du 21 Mai 1992 « *espèces animales ou végétales d'intérêt communautaire qui nécessitent une protection stricte* » sont présentes sur ces sites (voir pièce jointe n°15). Il s'agit des espèces suivantes :

- Le Vison d'Europe (*Mustela lutreola*) : FR7200722, FR7200723, FR7200802, FR7200801, FR7200724 (non pris en compte dans l'étude d'incidence), FR7200806
- Cuivré des marais (*Lycaena dispar*) : FR7200693
- Fadet des laïches (*Coenonympha oedippus*) : FR7200693,
- Grand capricorne (*Cerambyx cerdo*) : FR7200693
- Loutre (*Lutra lutra*) : FR7200722, FR7200723, FR7200693
- Cordulie à corps fin (*Oxygastra curtisii*) : FR7200781 (non pris en compte dans l'étude d'incidence)
- Gomphe à cercoïdes fourchus (*Gomphus graslinii*) : FR7200781 (non pris en compte dans l'étude d'incidence)

Par conséquent, l'avis de la Commission Européenne est requis. Son absence dans ce dossier constitue donc un vice de procédure de nature à entacher d'illégalité la décision attaquée.

2. Sur l'absence d'organisation d'un débat public (L. 121-8 du code de l'environnement)

L'article L. 121-8 du code de l'environnement dispose que « *La Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à ces critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'Etat* ».

Or, l'article R. 121-1 du code de l'environnement précise que : « *Lorsqu'ils répondent aux conditions prévues aux articles R. 121-2 et R. 121-3, sont soumis aux dispositions du présent chapitre les projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées entrant dans les catégories d'opérations et de projets d'investissements suivantes :*

- 1° a) *Création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 fois 2 voies à chaussées séparées ; (...)* »

De plus, l'article R. 121-2 précise : « *La liste des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont la Commission nationale du débat public est saisie de droit en application du I de l'article L. 121-8 est fixée au tableau ci-après.*

Le maître d'ouvrage ou, lorsque celui-ci n'est pas désigné, la personne publique responsable du projet saisit la Commission nationale du débat public en lui adressant le dossier prévu au deuxième alinéa du I de l'article L. 121-8 (décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, art. 2) ».

Le tableau reproduit à la suite de l'article R. 121-2 mentionne explicitement les « Créations

d'autoroutes » dont la longueur est supérieure à 40 km ou le coût du projet supérieur à 300 M€. Ces dispositions du code de l'environnement, lorsqu'elles sont combinées, mettent en évidence qu'il y a saisine obligatoire de la Commission pour les projets d'autoroute de plus de 40 km de long et d'un montant de plus de 300 millions d'euros d'investissement.

Sur l'applicabilité de ces dispositions à l'A65 :

Le projet A65 a été acté par le gouvernement lors du CIADT du 18 décembre 2003, et donc postérieurement à l'adoption du décret précité du 22 octobre 2002 cité à l'article R. 121-2 du code de l'environnement, suite à l'abandon du projet de 2x2 voies entre Langon et Pau. Les dispositions du décret sont donc opposables au projet d'autoroute A 65.

De plus, le projet d'autoroute A65 Langon/Pau fait 150 km de longueur et son investissement prévu est de plus de 1 milliards d'euros. Ce projet entre donc tout à fait dans le champ d'application du I de l'article L. 128-1 du code de l'environnement.

Cet article est donc parfaitement applicable à l'A65

Sur l'absence d'application de cet article :

Le projet autoroutier A 65 n'a pas été soumis à un débat public. En effet, aucun débat de ce type n'a été organisé préalablement à l'enquête publique en date du 27 février 2006. Les visas de la DUP attaquée ne font référence à aucune procédure de ce type prévue par les articles L.121-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Il s'agit donc d'une violation de l'article L.121-8 du code de l'environnement. Ce vice de forme majeur entache d'illégalité la décision attaquée.

IV/ SUR LA LEGALITE INTERNE :

Sur la violation de l'article 12 de la directive n° 92/43/CEE du 21 Mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages

L'article 12 de la directive n° 92/43 du 21 Mai 1992 dispose que :

« 1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour instaurer un système de protection stricte des espèces animales figurant à l'annexe IV point a), dans leur aire de répartition naturelle, interdisant:

a) toute forme de capture ou de **mise à mort intentionnelle** de spécimens de ces espèces dans la nature;

b) la **perturbation intentionnelle de ces espèces** notamment durant la période de reproduction, de dépendance, d'hibernation et de migration;

c) la **destruction ou le ramassage intentionnels des oeufs** dans la nature;

d) la **détérioration ou la destruction des sites de reproduction ou des aires de repos.**

2. Pour ces espèces, les États membres interdisent la détention, le transport, le commerce ou l'échange et l'offre aux fins de vente ou d'échange de spécimens prélevés dans la nature, à l'exception de ceux qui auraient été prélevés légalement avant la mise en application de la présente directive.

3. Les interdictions visées au paragraphe 1 points a) et b) ainsi qu'au paragraphe 2 s'appliquent à tous les stades de la vie des animaux visés par le présent article.

4. Les États membres instaurent un système de contrôle des captures et mises à mort accidentelles des espèces animales énumérées à l'annexe IV point a). Sur la base des informations recueillies, les États membres entreprennent les nouvelles recherches ou prennent les mesures de conservation nécessaires pour faire en sorte que les captures ou mises à mort involontaires n'aient pas une incidence négative importante sur les espèces en question ».

Tel que le montre la pièce jointe n° 15, plusieurs espèces figurant à l'annexe IV de la directive « Habitats » du 21 Mai 1992 « *espèces animales ou végétales d'intérêt communautaire qui nécessitent une protection stricte* » sont présentes sur les sites Natura 2000 situés sur le tracé. Il s'agit des espèces suivantes :

- Le Vison d'Europe (*Mustela lutreola*) : FR7200722, FR7200723, FR7200802, FR7200801, FR7200724 (non pris en compte dans l'étude d'incidence), FR7200806
- Cuivré des marais (*Lycaena dispar*) : FR7200693
- Fadet des laïches (*Coenonympha oedippus*) : FR7200693,
- Grand capricorne (*Cerambyx cerdo*) : FR7200693
- Loutre (*Lutra lutra*) : FR7200722, FR7200723, FR7200693
- Cordulie à corps fin (*Oxygastra curtisii*) : FR7200781 (non pris en compte dans l'étude d'incidence)
- Gomphe à cercoïdes fourchus (*Gomphus graslinii*) : FR7200781 (non pris en compte dans l'étude d'incidence)

Rappelons le, l'article 12 de la directive dispose que : « *Les États membres prennent les mesures nécessaires pour instaurer un système de protection stricte des espèces animales figurant à l'annexe IV point a), dans leur aire de répartition naturelle, interdisant :* (...) »

b) la perturbation intentionnelle de ces espèces (...) ».

Au-delà de la destruction d'espèces ou d'habitats, le législateur européen a voulu être plus large en sanctionnant les cas de « perturbation intentionnelle ».

En l'espèce, la construction de l'A 65 sur ces sites entraînera irrémédiablement des « perturbations » pour les espèces de l'annexe IV. De plus, ces perturbations sont bien sûr « intentionnelles ».

Par conséquent, la déclaration d'utilité publique de l'A 65 viole l'article 12 de la directive « Habitats » du 21 Mai 1992.

Depuis la jurisprudence « Tête » du 6 Février 1998, votre juridiction a admis que lorsqu'une décision individuelle est prise dans une matière régie par une directive mais dépourvue de réglementation interne, le requérant fasse valoir l'incompatibilité du droit interne par son inexistence avec la directive en cause. La France n'ayant jamais transposé l'article 12 de la directive « Habitats » en droit Français, nous sommes dans un cas similaire à celui de la jurisprudence « Tête ».

Par conséquent, la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A 65 ayant été prise sur le fondement du droit Français concernant Natura 2000 et l'article 12 de la directive « Habitats » n'étant pas transposé en droit Français, la déclaration d'utilité publique est dépourvue de base légale.

Sur l'absence d'utilité publique du projet

Depuis la célèbre décision « Ville Nouvelle Est » rendue par votre juridiction en 1971, 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.

Ce projet est injustifié du point de vue économique et du point de vue de la sécurité :

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.

Ce projet est injustifié du point de vue écologique :

Rappelons tout d'abord que depuis la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature, la protection de l'environnement est reconnue d'intérêt général. Ainsi, l'article L. 110-1 du code de l'environnement précise que : « I- Les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la qualité de l'air, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation. II- Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion sont d'intérêt général ».

Ces dispositions trouvent une résonance particulière dans le contexte du Grenelle de l'environnement. Si les conclusions du Grenelle de l'environnement n'ont pour l'heure aucune traduction en droit positif et ne sauraient s'imposer à votre juridiction, il est intéressant, à titre d'information, de rappeler les conclusions du Grenelle de l'environnement à cet égard.

Relevé de conclusions « mobilité et transports » du Grenelle de l'environnement : « 1. Routes : Les nouvelles infrastructures routières et autoroutières seront limitées à la résolution des cas de sécurité et de congestion, ou d'intérêt local. Ce principe s'appliquera avec bon

sens »⁴.

Discours de Nicolas Sarkozy du 25 Octobre 2007, page 6 : « Premier principe : tous les grands projets publics, toutes les décisions publiques seront désormais arbitrées en intégrant leur coût pour le climat, leur « coût en carbone ». Toutes les décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour la biodiversité. Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé. Deuxième principe, nous allons **renverser la charge de la preuve**. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions dites non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours. C'est une révolution dans la méthode de gouvernance de notre pays totale et nous allons **appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports**. Le Grenelle propose une rupture et bien, je propose de la faire mienne. **La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports** ».

Au sujet du projet qui nous intéresse la création « ad hoc » de cette nouvelle autoroute implique la destruction d'espaces naturels jusqu'alors préservés, alors même que l'amélioration du tracé existant permettrait d'éviter cette destruction d'espaces et d'espèces naturelles.

En effet, 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.

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.

⁴ Relevé de conclusions « mobilité et transports », p. 1. Disponible sur www.legrenelle-environnement.fr.

EN CONSEQUENCE,

Les Amis de la Terre France demandent au Conseil d'Etat d'annuler le décret du 18 décembre 2006, tel que le demande les associations requérantes dans la requête introductive d'instance n° 301688.

Fait à Paris, le

Le président des Amis de la Terre France,

Claude Bascompte.

Liste des pièces jointes :

1. Décision attaquée : décret du 18 décembre 2006
2. Statuts des Amis de la Terre France
3. Agrément national pour la protection de l'environnement des Amis de la Terre France
4. Délibération du Conseil Fédéral des Amis de la Terre France du 11 Novembre 2007
5. Liste des sites Natura 2000 traversés par le tracé de l'A65
6. Localisation des sites Natura 2000.
7. Arrêté du 16 Novembre 2001.
8. Habitats et espèces prioritaires présents sur les sites Natura 2000 situé sur l'A65.
9. Extrait de l'étude d'incidence Natura 2000 page 105.
10. Extrait de l'étude d'incidence Natura 2000 page 218.
11. PV d'audition de la plainte pénale.
12. Document remis lors du dépôt de la plainte pénale.
13. Récepissé du dépôt de plainte.
14. Extrait de l'étude d'incidence Natura 2000 – Introduction.
15. Liste des espèces figurant à l'annexe IV de la directive « Habitats » du 21 Mai 1992
« *espèces animales ou végétales d'intérêt communautaire qui nécessitent une protection stricte* » étant présentes sur les sites Natura 2000 situés sur le tracé de l'A65.
16. Photo destructions d'habitats et d'espèces n° 1.
17. Photo destructions d'habitats et d'espèces n° 2.
18. Photo destructions d'habitats et d'espèces n° 3.