

Projet d'autoroute Langon-Pau

A65

-

**Dossier constitué par les associations
Alternative Régionale Langon Pau
et SEPANSO**

ARLP

**Alternative Régionale Langon Pau
Mairie de Bostens
40090 Bostens**

www.asso-arlp.org

SEPANSO

**Fédération des Sociétés pour l'Étude, la
Protection et l'Aménagement de la
Nature dans le Sud-Ouest
1-3 rue de tauzia
33800 BORDEAUX**

**[http://assoc.pagespro-
orange.fr/federation.sepanso/](http://assoc.pagespro-orange.fr/federation.sepanso/)**

Janvier 2008

Sommaire

INTRODUCTION	4
LES LACUNES ET MANQUEMENTS DU PROJET DANS SA MISE EN ŒUVRE....	5
Une étude d’impact environnemental incomplète.....	5
Insuffisances concernant l’état initial des populations et les impacts sur les espèces protégées : écrevisse à pattes blanches et vison d’Europe	6
Insuffisances concernant la compensation des effets de coupure par des passages de faune	7
Insuffisance des données relatives aux émissions de Composés Organiques Volatiles (COV) lors de la phase de travaux et de la maintenance de l’autoroute	7
Un bilan carbone incomplet	8
Bilan carbone de la phase de construction de l’autoroute	8
Bilan carbone de la phase d’exploitation de l’autoroute	9
L’absence d’information sur la rentabilité financière du projet retenu	9
L’absence de débat public	10
Une commission d’enquête publique partielle.....	11
LE TRAFIC NE JUSTIFIE PAS LA CONSTRUCTION D’UN AXE AUTOROUTIER	12
Un trafic faible sur l’axe existant.....	12
Des prévisions de trafic irréalistes	13
LA SECURITE SUR L’AXE EXISTANT NE JUSTIFIE PAS LA CONSTRUCTION D’UN AXE AUTOROUTIER	16
LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DES ZONES TRAVERSEES NE JUSTIFIE PAS LA CONSTRUCTION D’UN AXE AUTOROUTIER	18
CETTE AUTOROUTE AURAIT UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL TRES IMPORTANT	19
Un danger particulier pèse sur le Vison d’Europe, la Loutre, le Fadet des laïches et l’Ecrevisse à pattes blanches.	19
Statut du Vison d’Europe et de la Loutre	19
Cloisonnement des populations et/ou des habitats	20
Incidences liées aux aménagements connexes	20
Incidences indirectes liées au remembrement agricole	20

Situation du Fadet des laîches.	20
Situation de l'Ecrevisse à pattes blanches	21
Le massif forestier, les activités humaines et l'autoroute	21
Le chantier autoroutier	22
 LE RISQUE FINANCIER POUR LES COLLECTIVITES EST TRES ELEVE	23
 CETTE AUTOROUTE EST CONÇUE SANS REFLEXION PROSPECTIVE.....	24
Augmentation des prix du pétrole	24
Coût total du trajet Langon-Pau.....	24
 IL EXISTE UNE ALTERNATIVE CREDIBLE, ECOLOGIQUE ET PROFITABLE AUX ZONES TRAVERSEES	25
 BIBLIOGRAPHIE	26

L'autoroute A65 Langon-Pau c'est :

147 km de bitume, **2000 hectares d'espaces naturels détruits**, 4,5 millions de tonnes de granulats utilisés, **l'extinction d'une des dernières populations d'écrevisse à pattes blanches des Landes**, une très forte augmentation des émissions de gaz à effet de serre si le trafic double, **jusqu'à 1 milliard d'euros de financement public si le trafic ne double pas**, 16,28 euros de péages pour les automobilistes, **un coût total de 1,2 milliard d'euros**, soit 10 lycées, **4 fois le budget 2006 de l'Agence De l'Environnement et la Maîtrise de l'Energie**, 600 éoliennes de 1 mégawatt...

une Déclaration d'utilité publique signée en décembre 2006, le début des défrichages en novembre 2007, **le début des travaux en avril 2008**

des recours ont été déposés devant la **Commission Européenne** - le Conseil d'Etat - le **Tribunal administratif de Pau et le Tribunal administratif de Bordeaux**. Une plainte a également été déposée sur le plan pénal pour délit d'atteintes illicites à des espèces animales protégées et destruction du milieu particulier de ces espèces.

Introduction

Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection Générale des Finances, 2003, Rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport, p.41 :

« Compte tenu de l'aménagement parallèle de la RN 10 entre Bordeaux et Bayonne et des faibles trafics actuellement observés, ce projet, dont le TRI¹ varie de 18 à 20% selon les scénarii, présente des enjeux essentiellement régionaux, au nom desquels **la nécessité d'une autoroute concédée de bout en bout n'est pour l'heure pas démontrée**. C'est pourquoi, bien que rapidement concrétisable, ce projet ne semble pas se situer au même niveau de priorité pour l'Etat que les opérations précédemment citées. »

Direction des Etudes et de l'Evaluation Environnementale, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, 2006, A65 – avis sur le dossier de consultation des services de l'Etat, en vue de l'enquête publique, p.1 :

"La position du MEDD² a toujours été réservée sur ce projet, et plus favorable, le cas échéant, à un projet d'aménagement de l'existant. »

Ces deux extraits de rapports officiels, non cités dans le rapport d'enquête publique, sont au cœur de l'argumentation des associations contre le projet d'A65 : ils rappellent l'inutilité de cette autoroute et l'existence d'une alternative crédible et écologique, à savoir l'aménagement de la route existante.

¹ Taux de Rentabilité Interne

² MEDD, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, ministère en charge de l'environnement devenu depuis 2007 le MEDAD (Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables)

Les lacunes et manquements du projet dans sa mise en œuvre

Le projet d'autoroute A65 est un projet mal conçu car mal évalué.

De l'avis même du Ministère de l'écologie et du développement durable, en 2006, l'étude d'impact environnemental est incomplète (voir ci-dessous). Une opinion partagée par de nombreux spécialistes ayant approché le dossier, et attestée par la découverte d'espèces protégées sur le tracé et non identifiée par l'étude d'impact (écrevisses à pattes blanches).

Le bilan carbone est également incomplet : il ignore les émissions liées à la construction du projet (près d'un million de tonnes de CO₂) et n'est pas fondé sur les hypothèses de trafic finalement retenues.

L'impact environnemental réel de ce projet n'a donc pas été pris en compte dans sa conception.

L'impact financier pour les collectivités n'a pas été non plus correctement évalué. En dépit des textes de loi existant¹, les éléments permettant d'estimer la rentabilité financière de l'équipement (prévisions de trafic et de recettes, par exemple) et donc la probabilité de déchéance du concessionnaire, n'ont pas été communiqués. Les élus locaux des départements des Landes, des Pyrénées Atlantiques, de Gironde et de la Région Aquitaine ont ainsi voté une convention de financement sans en évaluer le risque.

Des procédures de participation démocratique des populations concernées et des associations existent afin de permettre un débat contradictoire susceptible de corriger ce type d'erreurs et manquements dans l'évaluation des projets. L'expertise des associations permet de compléter ou de discuter, notamment dans le cadre d'un Débat public, celle des services de l'Etat.

Contrairement aux textes réglementaires, le projet d'A65 n'a néanmoins pas fait l'objet de Débat public. Seule une « concertation » a été organisée au printemps 2005, qui ne faisait aucune place à des discussions et contre-expertises telles qu'elles existent dans les procédures de Débat public.

L'Enquête publique réalisée au printemps 2006 n'a pas permis davantage de discuter le bien-fondé et l'impact du projet. L'impartialité de la commission d'enquête est douteuse : son président était conseiller technique à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau, un des principaux lobbyistes en faveur du projet, et un de ses assesseurs était membre d'une association pro-A65.

Ces lacunes environnementales, financières et démocratiques dans la conception du projet justifient en elles-mêmes que celui-ci soit réévalué.

Une étude d'impact environnemental incomplète

« Compte tenu de l'importance des enjeux environnementaux attachés à ce projet, l'étude d'impact mériterait des rectifications et des compléments sur plusieurs thématiques » (Direction des Etudes et de l'Evaluation Environnementale, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, 2006, A65 – avis sur le dossier de consultation des services de l'Etat, en vue de l'enquête publique, p.6)

¹ Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005, chapitre 7.

Insuffisances concernant l'état initial des populations et les impacts sur les espèces protégées : écrevisse à pattes blanches et vison d'Europe

La présence à Bostens de l'**écrevisse à pattes blanches** *Austropotamobius Pallipes* n'est pas mentionnée dans l'étude d'impact. L'inventaire des espèces faunistiques et floristiques réalisé par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement n'avait pas révélé la présence de cette écrevisse.

Pourtant, 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 confirmée par le Conseil Supérieur de la Pêche et ces écrevisses formellement identifiées par le Laboratoire de Génétique et Biologie de Poitiers.



Photo 1 *Austropotamobius Pallipes* sur le site des 9 fontaines à Bostens (Landes)

En outre, le **Vison d'Europe**, espèce menacée d'extinction dont les derniers spécimens ouest-européens vivent sur le territoire aquitain, est présent sur plusieurs cours d'eau traversés. Or l'étude d'impact du projet A 65 avait sous-évalué la présence de cette espèce.

Une étude complémentaire d'incidence sur le vison et sur la Loutre a donc été réalisée à la demande de la Direction Générale de l'Environnement de la Commission Européenne par le Groupe de Recherche et d'Etude pour la Gestion de l'Environnement (GREGE).

Les coûts des dispositifs d'adaptation de l'autoroute proposés dans cette étude sont très élevés et les "mesures d'atténuation" à prendre pendant la réalisation du chantier sont particulièrement contraignantes et n'ont pas été incluses dans le coût prévisionnel du chantier de l'autoroute.

On peut donc craindre que ces mesures ne soient pas respectées. Compte tenu de la destruction de zones humides et du morcellement de populations déjà très rares, il est à craindre que cette infrastructure ne porte un coup fatal à la présence du Vison d'Europe dans l'est de la région.

Enfin, l'existence de la ZNIEFF du Cros (ROQUEFORT-ARUE) est ignorée de l'étude d'impact (page 46).

Ces manquements étaient soulignés en 2006 dans un rapport du Ministère du Développement Durable.¹ :

- « Au cas présent **la caractérisation de l'état initial et de l'évaluation de l'impact du projet restent insuffisantes pour ce qui concerne les espèces protégées** » (p.3)

- « Le dossier comporte encore des **lacunes dans la connaissance de l'état initial des milieux aquatiques**, ce qui rend difficile l'appréciation de la nature et de l'importance des impacts et de l'efficacité des mesures envisagées. » (p.4)

- « Compte tenu de l'importance des enjeux environnementaux attachés à ce projet, l'étude d'impact mériterait des rectifications et des compléments sur plusieurs thématiques (..) **La procédure particulière engagée sur ce projet suscite des craintes quant à la prise en compte des enjeux environnementaux.** » (p.6)

Insuffisances concernant la compensation des effets de coupure par des passages de faune

L'étude d'impact semble particulièrement indigente concernant les traversées d'animaux. Si elle fait état de corridors situés le long des cours d'eau, empruntés par les animaux inféodés aux milieux aquatiques (poissons, amphibiens, mammifères aquatiques), elle n'indique en revanche, en dehors des rives des cours d'eau, que très peu de passages de grands animaux et de mammifères terrestres : 2 passages grande faune (page 104), alors que les milieux traversés sont décrits comme exceptionnels. On pourrait être tenté d'y voir une volonté de se limiter aux ponts et viaducs de franchissement des cours d'eau et d'éviter ainsi toute dépense supplémentaire pour les traversées de mammifères et de grand gibier en dehors des ouvrages rendus indispensables par la configuration du terrain.

Nous soulignerons que le chevreuil par exemple est très territorial et qu'il n'effectue pas de grands déplacements. Pour être adaptés à ce petit cervidé les ouvrages de franchissement devront forcément être suffisamment rapprochés.

Pour pouvoir atténuer vraiment l'effet de coupure, la distance entre deux passages ne devrait pas excéder un à deux kilomètres ce qui surenchérirait notablement le coût global du projet.

Insuffisance des données relatives aux émissions de Composés Organiques Volatiles (COV) lors de la phase de travaux et de la maintenance de l'autoroute

Les composés organiques volatils (COV) ont des effets sur la qualité de l'air et sur la santé humaine : ils contribuent, au travers de réactions faisant intervenir les oxydes d'azote et le rayonnement solaire, à la formation de polluants photochimiques tels que l'ozone, nocifs pour la santé. Ces polluants recouvrent un grand nombre de composés aux effets parfois très différents (nuisances olfactives, altération de la fonction respiratoire, troubles nerveux,). Les COV les plus nocifs sont ceux qui présentent des risques cancérogènes ; il s'agit notamment du formaldéhyde et de certains composés aromatiques (benzène et dérivés aromatiques polycycliques). Ainsi, les COV peuvent avoir une action irritante et être à l'origine de troubles neurologiques et digestifs.

C'est pourquoi la directive européenne 2001/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2001 a décidé de réglementer sévèrement ces polluants, en fixant des plafonds d'émission nationaux.

¹ Direction des Etudes et de l'Evaluation Environnementale, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, 2006, A65 – avis sur le dossier de consultation des services de l'Etat, en vue de l'enquête publique

En application de cette directive, le programme national de réduction des émissions de polluants atmosphériques impose de respecter à partir de 2010 un plafond d'émissions de 1050 kilotonnes de composés organiques volatils soit une **réduction des émissions de 135% par rapport aux émissions de 1990** (article 1er de l'arrêté ministériel du 8 juillet 2003).

Or l'étude d'impact ne fait aucune mention des émissions de COV qui découleront de la construction et du fonctionnement de l'autoroute.

Pourtant, les centrales d'enrobage à chaud, destinées à fabriquer les goudrons servant aux matériaux routiers, sont extrêmement émettrices de ces COV.

Les contentieux se multiplient contre ces types de centrales, génératrices de nuisances olfactives importantes, et surtout de risques sanitaires pour les salariés et les riverains.

Ainsi la Sepanso Landes a-t-elle obtenu récemment l'annulation de l'autorisation d'exploiter d'une telle centrale pour défaut de consultation de l'inspection du travail, et du comité d'hygiène et de sécurité de la société, contrairement aux articles 9 et 23-8 du décret du 21 septembre 1977. (TA Pau, 11 juillet 2006, n°0300050, *Association « Préservons Labenne » et autres*).

Il y a donc violation manifeste des articles L.122-1 et R.122-3-2° du Code de l'Environnement qui imposent au maître d'ouvrage d'analyser de manière exhaustive l'ensemble des effets directs et indirects de l'ouvrage sur l'environnement en fonction de son importance.

Une jurisprudence constante (CE 9 février 2004 *Manche Nature* à propos d'une 2X2 voies et CAA de Nancy 9 décembre 1999 *Pagney* à propos de la construction d'un diffuseur d'autoroute) dans ce domaine devrait donc entraîner l'annulation de la DUP.

Un bilan carbone incomplet

Les changements climatiques induits par les émissions anthropiques de gaz à effet de serre sont désormais une réalité reconnue par tous. Les textes de droit international, communautaire et national imposent aujourd'hui une réduction par 4 de nos émissions. Or la construction de l'autoroute et son fonctionnement occasionneront d'énormes émissions de CO₂, qui ont été insuffisamment étudiées par l'étude d'impact.

Bilan carbone de la phase de construction de l'autoroute

L'étude d'impact du projet ne fait en effet aucune analyse du « Bilan Carbone » de la construction de l'autoroute A65.

Ce bilan aurait permis de chiffrer les émissions directes et indirectes de CO₂, liées à la construction de l'infrastructure. Les impacts de l'autoroute sur le cycle du carbone sont nombreux, et auraient dû être étudiés de manière très détaillée. Ils concernent tout autant la phase de construction de l'autoroute que la phase d'exploitation de l'ouvrage.

Or l'étude d'impact fournie minimise énormément les impacts de l'usage de l'autoroute et fait totalement abstraction des émissions de CO₂ durant sa construction. Les associations requérantes ont donc effectué une modélisation de ces impacts, afin de démontrer l'importance considérable de la contribution du projet A 65 aux changements climatiques.

Il ressort de cette étude que les émissions totales de CO₂ liées aux travaux construction de l'infrastructure sont estimées à 515 000 tonnes de CO₂. En outre, l'A65 stérilisera 1500 hectares, et libérera environ 450 000 tonnes de CO₂ fixés dans les sols naturels.

Au total la seule phase de construction des quelques 150 km de l'autoroute Langon-Pau, contribuera à l'émission d'environ 965 000 tonnes de CO₂.

A ce chiffre déjà impressionnant, il faut ajouter que l'imperméabilisation de 525 hectares de sols naturels conduira à la perte d'un potentiel de fixation naturelle du CO₂ d'environ 5 250 tonnes/an.

C'est pourquoi les associations ont demandé lors de l'enquête publique, sans résultat, une expertise complémentaire, qui fournisse un bilan carbone exhaustif du projet (incluant la phase de construction de l'ouvrage), et des éléments complets de l'estimation des pertes associées à l'effet de serre.

Bilan carbone de la phase d'exploitation de l'autoroute

L'étude d'impact s'est appuyée sur l'hypothèse d'une croissance du trafic routier induit par le projet, d'environ 34% entre 2010 et 2020.

Cette croissance du trafic générera une augmentation des émissions de CO₂ de l'ordre de 20 %, entre 2010 et 2020, selon la Direction Régionale de l'Équipement (cf. dossier d'enquête publique).

Or, les prévisions d'évolution de trafic, déduites du contrat de concession diffèrent notablement de celles de l'étude d'impact.

En effet, le contrat de concession s'appuie maintenant sur une croissance du trafic routier de 91% entre 2011 et 2020, et de 285% entre 2011 et 2061. **Les émissions de CO₂, induites par le projet seront donc très supérieures à celles prises en compte dans l'étude d'impact, puisqu'elles sont directement proportionnelles à l'évolution du trafic routier.** Le coût réel de ces émissions de CO₂ a donc été largement sous-estimé dans l'étude d'impact.

Par ailleurs, il faut rappeler que cette croissance des émissions de CO₂, est en complète contradiction avec les objectifs nationaux et internationaux de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre.

L'absence d'information sur la rentabilité financière du projet retenu

Aucune analyse n'a été fournie dans le dossier d'enquête publique sur la rentabilité financière de l'opérateur et sur les conséquences du contrat de concession sur les finances publiques.

Un document de communication, distribué lors de la concertation publique organisée au printemps 2005, précisait que le financement de l'équipement se ferait sous le régime de la concession avec un apport public de 500 millions d'euros, sous la forme d'une subvention d'équilibre. Ces 500 millions d'euros devaient être partagés à part égale entre l'Etat et les collectivités territoriales (région et départements traversés). Aucun de ces éléments n'était repris dans le dossier d'enquête publique.

Ce scénario financier initial, seulement abordé en phase de concertation, ne fut finalement pas retenu. Les appels d'offres aboutirent à une proposition de financement intégral par le concessionnaire. Ce nouveau montage financier, qui comporte une clause de déchéance faisant reposer un risque important sur la collectivité¹ n'a fait l'objet d'aucune publication de document justifiant la rentabilité financière du projet et évaluant le risque financier pour la collectivité.

L'absence d'évaluation financière de ce projet, et plus particulièrement du contrat de concession, est un manquement grave aux procédures d'évaluation économique des grands

¹ Voir Rapport d'expertise comptable de Patrick du Fau de Lamothe commandé par les associations à l'appui des recours juridiques.

projets d'infrastructures de transports tels que précisé dans l'instruction cadre du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005.

Cette absence est d'autant plus regrettable que la rentabilité financière du projet est douteuse. Il est en effet surprenant qu'à quelques mois d'intervalle une analyse (celle des services de l'Etat) estime que le projet est largement déficitaire et nécessite l'apport de fonds publics à hauteur de 500 millions d'euros (soit la moitié de l'investissement initial), et qu'une autre (celle effectuée par la société concessionnaire) estime le projet rentable, au point de se priver de l'apport d'argent public.

A moins de faire l'hypothèse d'une erreur manifeste et grossière des services de l'Etat sur la rentabilité financière du projet, les contradictions entre ces deux analyses auraient justifié, en accord avec l'instruction cadre, la publication des analyses financières du concessionnaire.

Sans ces analyses, le public n'a pu juger de la rentabilité financière du projet, de son utilité finale et des risques financiers pris par les collectivités.

Les hypothèses de trafic retenues par le concessionnaire n'ont à ce jour pas été rendues publiques, pas plus que les différents échéanciers financiers mentionnés dans l'instruction cadre. Les hypothèses de trafic sont pourtant celles qui permettent de juger de la rentabilité du projet et donc du risque pour la collectivité.

Compte tenu de l'absence d'apport de fonds publics dans le montage financier proposé par le concessionnaire, et de la constance du coût de construction de l'équipement par rapport aux analyses des services de l'Etat, le concessionnaire fait nécessairement des hypothèses de recettes supérieures à celles de ces mêmes services. Deux variables permettent d'augmenter le montant des recettes prévisionnelles : les tarifs de péage et les prévisions de trafic.

Le contrat de concession révèle que le concessionnaire a utilisé la première variable en augmentant de 53% le tarif des péages par rapport à ceux proposés dans l'enquête publique. Rien n'a néanmoins été publié sur les nouvelles hypothèses de trafic, qui doivent être nécessairement supérieures à celles des services de l'Etat pour justifier des augmentations de recette et de la rentabilité du projet.

Il est toutefois surprenant de conjuguer une forte augmentation du coût du trajet et une augmentation du trafic, l'analyse économique plaiderait plutôt pour un effet de demande inverse.

L'absence de débat public

Le projet autoroutier A 65 n'a pas été soumis à un débat public, en violation de l'article L.121-8 du code de l'environnement.

Un vice de forme majeur est à noter, à savoir l'absence de débat public préalable à l'enquête publique en date du 27 février 2006. En effet, les visas de la Déclaration d'Utilité Publique attaquée ne font référence à aucune procédure de ce type prévue par les articles L.121-1 et suivants du Code de l'Environnement.

Or les dispositions de l'article L.121-8 dudit Code distinguent deux types de procédures en fonction de l'importance des projets d'aménagement présentés par le maître d'ouvrage. Il y a d'un côté une procédure de saisine obligatoire de la Commission Nationale du Débat Public par la personne publique responsable du projet, prévue par l'article L.121-1-I confirmé par les dispositions de l'article R.121-2 al.1 et de l'autre une saisine facultative prévue par l'article L.1212-1-II par le maître d'ouvrage, dix parlementaires, des collectivités territoriales concernées par le projet ou des associations de protection de l'environnement.

Ces deux articles renvoient aux dispositions des articles R.121-1 et 2 résultant du décret du 22 octobre 2002 qui, lorsqu'elles sont combinées, précisent 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. Or le projet d'autoroute A65 Langon/Pau fait 150 km de longueur et son investissement prévu est de plus de 1 milliard d'euros.

Notons par ailleurs que ce projet 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, suite à l'abandon du projet de mise à 2x2 voies de la route entre Langon et Pau. Les dispositions du décret sont donc opposables au projet d'autoroute A 65.

Dans ces conditions, il y a manifestement violation des dispositions de l'article L.121-8-I du Code de l'Environnement dans la mesure où il n'y a jamais eu pour ce projet de mise en œuvre de la procédure du débat public préalable à celle de la DUP attaquée.

Cette carence majeure viole de plus les dispositions de la Convention d'Aarhus en date de 1998, relative à l'information, à la participation du public et à la saisine des juridictions en matière d'environnement.

Une commission d'enquête publique partielle

Le président de la commission d'enquête publique de l'A65, M. Yvon FOUCAUD, dont le titre officiel est « ingénieur à la retraite », est en même temps conseiller technique de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Pau, qui constitue avec l'association Béarn Adour Pyrénées (BAP) qui lui est liée, la principale structure de lobbying en faveur de l'autoroute A65.

Il est donc bien loin de démontrer la neutralité nécessaire pour diriger une commission d'enquête impartiale sur un projet d'autoroute réclamé publiquement par une structure professionnelle à laquelle il est attaché.

M Candebat, autre commissaire enquêteur de la commission d'enquête publique, a été quant à lui membre de l'association BAP.

A noter que cette même association Béarn Adour Pyrénées, a bénéficié, au moins en 2002, d'une subvention du conseil général des Pyrénées Atlantiques, fervent partisan de l'autoroute, d'un montant de 22 800 Euros (article de la République des Pyrénées du 29 mars 2002).

Nous considérons comme une irrégularité substantielle la nomination de M. Yvon FOUCAUD à la tête de la commission d'enquête et celle de Monsieur CANDEBAT comme membre de cette même commission alors que par ailleurs les deux organismes auxquels appartiennent, ou ont appartenu ces personnes, CCI de Pau et BAP, ont oeuvré avec force auprès des élus, de l'Etat et du public pour la réalisation du projet sur lequel ils sont amenés à donner un avis.

Le trafic ne justifie pas la construction d'un axe autoroutier

Le projet d'autoroute Langon-Pau ne peut être fondé sur le trafic actuel ou sur des effets de congestion de trafic sur l'axe existant. Le trafic est faible et fluide sur la route entre Langon et Pau.

La faiblesse de ce trafic justifiait, selon la Direction Régionale de l'Équipement, un apport d'argent public pour pallier à l'absence de rentabilité de l'équipement.

Le contrat de concession signé ne comporte finalement pas de subvention d'équilibre. Mais pour que son activité soit rentable, le concessionnaire table sur une augmentation de trafic de 91% entre 2011 et 2020, contre 35% pour les services de l'Etat, malgré des tarifs de péage 53% supérieurs.

Un trafic faible sur l'axe existant

Actuellement, en rase campagne, les comptages font état de 5900 à 9.200 v/j, et sur les portions les plus circulées, de Langon à Bazas (11.500 v/j), au nord d'Aire sur l'Adour (13.000 v/j) et au sud de Thèze (13 000 v/j).¹ Les poids lourds représentent 15 à 16% du trafic entre Langon et Aire sur l'Adour et de 10 à 12% entre Aire sur l'Adour et Pau où les véhicules particuliers sont un peu plus nombreux.

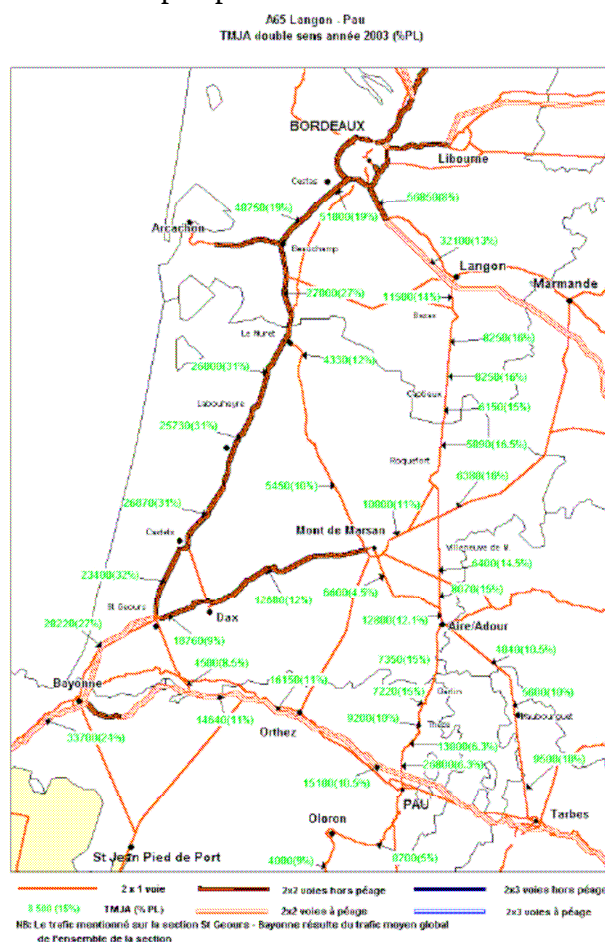


Figure 1 Trafic sur l'axe Langon-Pau en 2003 (Dossier d'enquête publique, p.135)

¹ Données 2003, Direction Régionale de l'Équipement, Dossier d'enquête publique, p.135

Il faut souligner que les trafics les plus importants de tout l'axe se situent à ses extrémités nord et sud, aux approches de Langon et de Pau et sont le fait de déplacements quotidiens pendulaires domicile travail. Compte tenu de l'emplacement des échangeurs, éloigné de Langon vers l'est au raccordement sur l'A62, et décalé vers l'ouest à Lescar au raccordement sur l'A64, même si elle pouvait être gratuite, l'A65 ne capterait qu'une partie infime de ces flux.

Pas plus que le tronçon Langon - Bazas, le tronçon sud Thèze - Pau, le plus encombré de tout l'axe, ne serait en aucun cas soulagé par l'A65.

De plus il est écrit dans le dossier d'enquête publique que «Les croissances des trafics observés au cours des 5 dernières années (1999/2003) sur les principales voiries de l'itinéraire actuel (RN524-RD932-RD934-RN124-RN134) sont dans l'ensemble faibles et tout particulièrement entre Langon et le nord d'Aire sur l'Adour (0,5% de croissance / an)» (dossier 1/5, p. 135).

Le trafic sur cet axe s'est stabilisé en 2004, a été en baisse consécutivement en 2005 et 2006, ce qui est d'ailleurs une tendance nationale qui devrait encore s'accroître compte tenu de l'évolution du prix des combustibles fossiles.

C'est d'ailleurs ce faible trafic qui a été un argument du choix de EADS pour le déplacement des pièces de l'Airbus A380 entre Langon et Captieux, ainsi que l'existence d'une route rectiligne ne présentant que peu de déclivité. La mise aux normes de l'Itinéraire Grand Gabarit (IGG) a permis d'améliorer la sécurité de la route entre Langon et Captieux. Il ne faut pas oublier non plus que des arrêtés avaient été pris pour geler les terrains le long de la RD932 (maintenant RN524¹ jusqu'à Captieux) pour une mise à 2 fois 2 voies de Langon à Bazas, avec 1km déjà réalisé sous cette forme, ainsi qu'un pont en attente au niveau de la déviation de Bazas.

C'est la faiblesse du trafic qui justifiait, selon les services de l'Etat et le scénario présenté lors de la phase de concertation, le paiement d'une subvention d'équilibre par les collectivités.

Les experts de la Direction Régionale de l'Équipement prévoyaient en effet une augmentation, déjà optimiste, de 35% du trafic entre 2010 et 2020 sur le nouvel axe, qui ne permettait pas de garantir la rentabilité financière de l'équipement.

Des prévisions de trafic irréalistes

Le concessionnaire, qui ne demande aucun apport d'argent en provenance des collectivités, n'a pas rendu ses prévisions de trafic publiques. Selon l'échéancier de chiffre d'affaire fourni dans le contrat de concession, **on peut néanmoins estimer que l'équilibre financier de l'équipement repose sur une hypothèse de quasi-doublement de trafic entre 2011 et 2020. Soit 91% d'augmentation contre 35% prévu par la DRE.**

¹ Cette ancienne nationale devenue départementale pour cause de faible trafic, est redevenue nationale dernièrement pour cause d'IGG.

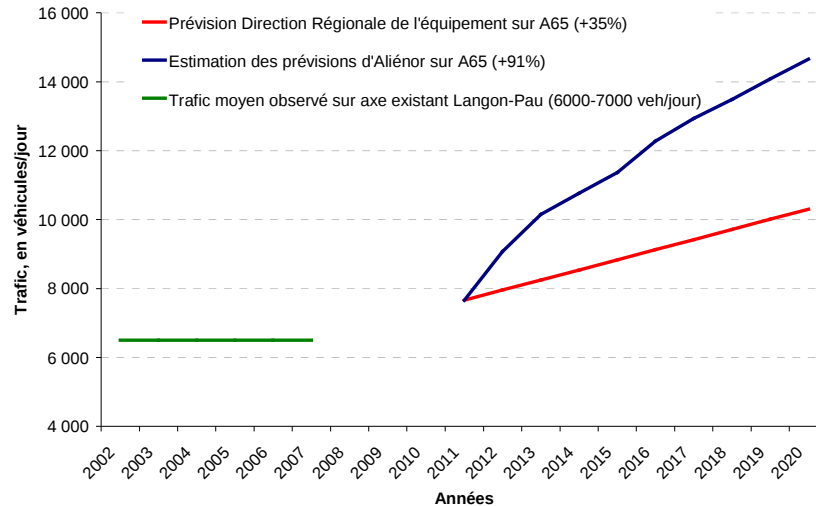


Figure 2 Trafic existant et prévisions de trafic¹

Pourtant, les tarifs des péages finalement retenus dans le contrat de concession² sont différents et largement supérieurs à ceux utilisés dans le dossier d'enquête publique:

- Les valeurs mentionnées dans le dossier d'enquête publique (p.179), sont de 0,071 € TTC/km pour les véhicules légers et 0,12 € HT/km (en € 2004) pour les poids lourds, soit, pour 150 km:

- 10,65 € TTC pour les véhicules légers (soit **10,84 € TTC** en € 2005)
- 18 € HT pour les poids lourds

- Pour le parcours Langon/Pau de 150 km, les tarifs (valeur novembre 2005) retenus dans le contrat de concession sont les suivants :

- Classe 1 : 13,63 € HT (0,0908 € HT/km) soit **16,3 € TTC**
- Classe 2 : 20,44 € HT (soit 24,5 € TTC)
- Classe 3 : 30,67 € HT (soit 36,7 € TTC)
- Classe 4 : 37,97 € HT (soit 45,5 € TTC)

Le prix des péages retenu dans le contrat de concession pour les véhicules légers est donc de 53% supérieur au montant annoncé lors de l'enquête publique et utilisé pour les prévisions de trafic de la Direction Régionale de l'Équipement.

L'information sur le prix des péages est fondamentale pour établir les prévisions de trafic. Les reports de trafic de l'axe existant et des différents itinéraires (effets d'induction) vers la nouvelle autoroute dépendent du prix du péage sur ce nouvel itinéraire. Une augmentation du coût du trajet par l'autoroute se traduit nécessairement par un moindre report de trafic sur cet axe. Ainsi, en préalable des prévisions de trafic, le dossier d'enquête publique présente une comparaison des coûts du trajet Bordeaux-Pau par différents itinéraires :

¹ Les données du trafic existant et des prévisions de la DRE sont issues des documents d'enquête publique. Les estimations de prévision d'Aliénor (le concessionnaire) sont basées sur ses publications de chiffre d'affaire. Les prévisions de trafic sur l'A65 n'incluent pas le trafic qui resterait sur l'axe existant entre Langon et Pau et qui est estimé par la DRE (dossier d'enquête publique, p.181) entre 2000 et 5500 véhicules par jour selon les portions de la route.

² annexe 22

Bordeaux – Pau (Valeurs en € 2004)

<i>Itinéraires</i>	<i>Longueur totale (km)</i>	<i>Longueur concédée (km)</i>	<i>Coût itinéraire VL (€ TTC)</i>	<i>Coût itinéraire PL (€ HT)</i>
* Par l'autoroute A65	194	179	12,62 €	22,22 €
* Par Langon – RD932, RN134	185,5	31	1,8 €	3,78 €
* Par Mont-de-Marsan et RN134	201	27,5	0,19 €	1,29 €
* Par Peyrehorade et A64	239	68	5,03 €	14,36 €

Figure 3 Coût des différents itinéraires Bordeaux-Pau (Dossier d'enquête publique, p.179)

Avec le prix du péage finalement retenu, le trajet Bordeaux-Pau par l'A65 ne coûterait plus 12,62 € TTC pour un véhicule léger mais environ 18 €. Soit, seulement en péage, 16 € de plus que par l'itinéraire Langon-Pau existant pour un gain de temps de moins d'une heure et 13€ de plus que par Peyrehorade, pour un gain de 40 min.

Une des conséquences évidente de cette augmentation du tarif des péages de 53% devrait être une baisse des prévisions de trafic, or le concessionnaire fait dans le même temps l'hypothèse que le trafic sur l'autoroute augmentera de 91% entre 2010 et 2020.

En résumé, avec un tarif des péages 53% plus élevé, le concessionnaire fait l'hypothèse que l'autoroute sera emprunté par 42% de véhicules de plus que ce que prévoient les services de l'Etat (14 656 contre 10 300 véhicules/jour en 2002).

La sécurité sur l'axe existant ne justifie pas la construction d'un axe autoroutier

Contrairement à ce qui est souvent prétexté pour justifier le projet d'A65, la liaison Langon-Pau n'est pas accidentogène. L'étude des données disponibles et l'expérience sur d'autres axes montrent par ailleurs que le meilleur moyen d'améliorer la sécurité sur cette liaison serait d'aménager l'itinéraire existant comme le proposent les associations.

L'étude d'Avant Projet Sommaire publiée par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement du Sud-Ouest publié en mai 2001 donne des indications sur l'accidentologie sur l'actuelle voie Langon-Pau. L'itinéraire d'étude d'une longueur d'environ 95 kilomètres, se développe de Langon jusqu'au Nord d'Aire sur l'Adour. Il a été découpé en 10 sections qui font, entre autres points, l'analyse de l'organisation fonctionnelle.

Selon cette étude :

- 1 section (la section A, $\approx$ 7 kilomètres), était, avant d'être aménagé pour les besoins d'Airbus, un « parcours accidentogène, même si les accidents sont dans la majorité des cas sans gravité ».¹

- 5 sections (les sections D, E, H, I, J, $\approx$ 54 kilomètres) « ne peuvent être qualifiés d'itinéraires accidentogènes ».

- 4 sections (les sections B, C, F, G, $\approx$ 33 kilomètres) ne faisaient état d'aucune dangerosité.

Sur 97 km, la voie existante n'était jugée accidentogène que sur 7 km qui depuis ont été traités dans le cadre de la réalisation de l'Itinéraire à Grand Gabarit pour l'A380. Le Bulletin annuel du trafic et de la sécurité routière de l'année 2004 nous apprend par ailleurs qu'il n'y a pas eu un seul accident mortel sur la partie landaise de cette route en 2004.

En l'état, la voie existante entre Langon et Pau ne peut donc déjà pas être qualifiée d'accidentogène.

Il est également intéressant de voir qu'une autoroute payante, contrairement aux idées reçues, n'améliore pas davantage la sécurité qu'un aménagement en site propre de la voie existante. On peut utiliser pour cela les chiffres du rapport Boiteux (1994):

	Autoroute + route actuelle		Avec aménagement	
Année	2010	2020	2010	2020
Nombre d'accidents évités	36	42	52 (+16)	59 (+17)
Nombre de tués évités	5	7	10 (+5)	11 (+4)
Nombre de blessés évités	22	28	37 (+15)	43 (+15)
Gain de sécurité (en MF 1994*)	45	69	78 (+33)	112 (+53)

En effet, si l'autoroute à péage est un peu plus sûre qu'une route à 2 x 2 voies, le gain de sécurité apporté par la 2 x 2 voies profite à la totalité des usagers, alors que le gain de sécurité offert par l'autoroute à péage ne profite qu'aux usagers qui l'empruntent, soit moins de la moitié de la totalité des usagers.

¹ Depuis la rédaction de cette étude, la réalisation de l'itinéraire à Grand Gabarit pour les pièces de l'Airbus A380 a permis de gommer les points noirs de ce tronçon.

En effet, 15 % du trafic est local et ne peut être reporté sur l'autoroute. Les 85 % restant se répartissent à parts presque égales entre la route existante et la nouvelle autoroute payante.

Les autres usagers restent sur la route ordinaire qui est deux fois moins sûre qu'une route à 2x2 voies et quatre fois moins sûre qu'une autoroute.

Statistiquement, une autoroute est 4 à 5 fois plus sûre qu'une route. Dans le cas présent, l'A65 ne réglerait pas la dangerosité de l'axe actuel avec les quelques 60% du trafic qui continueraient à l'emprunter. La réalisation d'un tracé neuf « signifie que l'itinéraire actuel est conservé dans l'état actuel » (Cf. document APS 2001 Aménagement de l'Itinéraire Existant p.31).

L'observation des cartes de la Sécurité Routière des Landes en donne une remarquable démonstration¹. Dans le sud-ouest du département, on voit en parallèle l'A63 et la RN10, ainsi que l'A64 et la RN117. Il n'y a effectivement pas d'accident mortel sur les autoroutes en 2000 et 2004. En revanche, les drames s'accumulent sur les routes non aménagées qui les bordent.

L'axe Langon-Pau, déclaré non accidentogène dans sa majeure partie de Langon à Aire sur l'Adour a vu, depuis l'aménagement de l'Itinéraire Grand Gabarit, ses caractéristiques fonctionnelles bien améliorées entre Langon et Captieux.

La partie landaise, à aménager, n'a malgré tout pas connu un seul accident mortel en 2004.

Quant aux Pyrénées Atlantiques, les cartes montrent que l'accidentologie la plus importante se situe sur la partie la plus circulée entre Thèze et Pau, trafic de toute façon non capté par l'A65. L'aménagement de cette portion est inscrit au Contrat de plan Etat-Région.

Si elle est déjà moins dangereuse que nombre d'autres routes de la région, la route actuelle, mériterait d'être totalement sécurisée par des aménagements sur place, faits dans l'intérêt de tous les usagers et non d'une minorité, et ce, avec un coût bien inférieur à celui d'une autoroute nouvelle.

¹ Les cartes des accidents que les associations ont pu se procurer et sur lesquelles reposent en partie ces analyses sont disponibles à cette adresse : <http://www.asso-arlp.org/debattre/index.php?topic=19.0>

Le développement économique des zones traversées ne justifie pas la construction d'un axe autoroutier

Une étude récente, réalisée au deuxième semestre 2006 par plusieurs services de l'Etat¹, donne quelques informations sur la santé économique du département des Landes. Ces éléments confirment l'analyse que faisait l'ARLP début 2006 à partir des données fournies par la direction générale de l'Equipe² : contrairement à ce qu'on peut parfois lire ou entendre, le département des Landes n'est pas une zone économiquement sinistrée qui aurait un besoin vital d'une autoroute. Non seulement celle-ci n'apporterait rien en terme de développement économique, comme le prouvent des dizaines d'enquêtes réalisées par des économistes ou géographes des transports³, mais le département s'en sort très bien sans elle. Pour preuve, et en contradiction avec de nombreuses idées reçues : **les Landes sont un département industrialisé, économiquement dynamique et attrayant pour de nombreuses personnes qui s'y installent.** Voici ce qu'en dit cette étude :

« Quelques caractéristiques fondamentales :

- **Une augmentation forte de la population active**, et en particulier de la population active femme :

Entre 1990 et 1999 la population active a cru de +6,4% en Aquitaine contre +7,9% dans les Landes, et celle des femmes de 11,4% en Aquitaine contre 13,8% dans les Landes. Cette tendance s'est poursuivie entre 1999 et 2006.

- **Une forte dynamique économique** du département des Landes :

De 2000 à 2005, le PIB du département a augmenté de 19% alors que celui de l'Aquitaine ne croissait que de 17%. Entre 1997 et 2005, le nombre d'emplois du département s'est accru de 10%.

Croissance plus rapide du nombre de création d'entreprise : +26,1% entre 1996 et 2005 dans les Landes contre 15,8% en Aquitaine.

- Une spécificité prononcée de l'économie landaise plus favorable à l'emploi des hommes :

Un secteur primaire fort, **un secteur industriel le plus important de la région**, un secteur tourisme thermalisme historiquement puissant, un secteur du commerce fortement développé ces dix dernières années. »

¹ Le chômage des femmes dans le département des Landes, 2ème semestre 2006, Direction départementale du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle des Landes, ANPE et ASSEDIC des Landes, Mission départementale aux droits des femmes et à l'égalité.

² A65 et développement économique : réserve d'indiens à la prochaine sortie, 2006 (<http://www.asso-arlp.org/debattre/index.php?topic=21.0>) . Un rapport récent, Landes 2040, donnait les mêmes informations (<http://www.asso-arlp.org/debattre/index.php?topic=139.0>)

³ A65 projet contestable, juin 2006, Carte blanche – Sud-Ouest Dimanche, <http://www.asso-arlp.org/debattre/index.php?topic=50.0>

Cette autoroute aurait un impact environnemental très important

« Selon une procédure spécifique à ce projet, une consultation des concessionnaires a été lancée en 2004 en vue de définir le parti d'aménagement. Le MEDD s'est inquiété de cette méthode, **le souci des concessionnaires de maîtriser tout l'axe présentant un risque de pousser à des tracés neufs et à écarter les solutions de moindre impact environnemental.** » (Direction des Etudes et de l'Evaluation Environnementale, Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, 2006, A65 – avis sur le dossier de consultation des services de l'Etat, en vue de l'enquête publique, p.2)

Un danger particulier pèse sur le Vison d'Europe, la Loutre, le Fadet des laîches et l'Ecrevisse à pattes blanches.

Statut du Vison d'Europe et de la Loutre

Le Vison d'Europe *Mustela Lutreola*, Code Directive Habitats 1356, est une espèce prioritaire, exigeante en espaces et strictement inféodée aux zones humides. Les principales causes de son déclin sont la dégradation des habitats et les collisions routières.

La Loutre *Lutra Lutra*, Code Directive Habitats 1355, inféodée aux eaux libres, a un domaine vital très vaste. Son déclin est imputable à l'action de l'homme: destruction des habitats, pollution de l'eau, contamination par les biocides, mortalités routières (cause majeure de mortalité accidentelle), pièges, etc.

Le Vison d'Europe et la Loutre sont des espèces intégralement protégées (arrêté ministériel du 17 avril 1981) figurant à l'annexe II de la Convention de Berne du 19/09/1979, qui les classe parmi «les espèces de faune strictement protégées». Ces deux espèces sont également inscrites aux annexes II et IV de la Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la flore et de la faune sauvages.

Les sites Natura 2000 concernés par le Vison d'Europe et la Loutre sont les suivants: FR7200801, FR7200802, FR7200693, FR7200723, FR7200722, FR7200806.

La zone traversée par le projet de l'A65 est particulièrement sensible dans la perspective de la conservation de la Loutre et plus encore du Vison d'Europe dans la vallée du Ciron, le réseau hydrographique de la Midouze, le réseau hydrographique du Midou et du Ludon, l'Adour.



Photo 2: Site Natura 2000, Habitat à Loutre et Vison traversé par l'A65 (ruisseau des 9 fontaines, Bostens)

Cloisonnement des populations et/ou des habitats

Dans le rapport du GREGE sur l'étude spécifique du Vison d'Europe et de la Loutre on peut lire à la page 86: « les infrastructures de transport constituent un risque important car elles sont susceptibles d'isoler des noyaux de population dont les effectifs seraient trop faibles pour être viables. Elles peuvent également fragmenter l'habitat en ne permettant pas à un animal d'exploiter des habitats situés de l'autre côté de l'infrastructure (perte indirecte d'habitat pouvant se chiffrer en hectares ou kilomètres de cours d'eau) »... « Ce cloisonnement résulte pour ces deux carnivores (Loutre, Vison d'Europe) de la conjonction de trois facteurs: 1- le caractère très hostile de l'infrastructure sur une largeur importante. 2- le très fort risque de collision dès lors qu'un individu s'engage sur la plateforme. 3- la transparence des ouvrages hydrauliques n'est pas assurée».

Incidences liées aux aménagements connexes

On peut encore lire à la page 81 du rapport du GREGE: «De nombreux aménagements connexes peuvent induire des incidences non négligeables sur les habitats. Il s'agit essentiellement des aires annexes, des rétablissements de voies de communications et des nœuds autoroutiers, et de l'ensemble des bassins de traitement des eaux de plateforme».

Incidences indirectes liées au remembrement agricole

Dans l'ouvrage «Techniques de gestion des habitats du Vison d'Europe» distribué aux participants aux «journées techniques sur la conservation du Vison d'Europe et de ses habitats» du 19 au 22 octobre 2004 à Moliets, on peut lire: «L'impact sur les milieux aquatiques est par ailleurs aggravé par le fait que les communes concernées subissent souvent un remembrement agricole dont la superficie est en général de l'ordre de 20 fois l'emprise (remembrement « article 10 », dont le financement est assuré par le maître d'ouvrage du projet). Les travaux connexes qui sont réalisés s'accompagnent inévitablement d'atteintes au réseau hydrographique: creusement de nouveaux fossés, mise en place de réseaux de drainage, curage des ruisseaux,... »

Situation du Fadet des laïches.

Le Fadet des laïches est un des papillons diurnes parmi les plus menacés d'Europe et à ce titre il bénéficie de mesures de protection tant au niveau national qu'europpéen (Annexes II et IV de la Directive Habitats). Tout comme pour le Vison d'Europe, l'Aquitaine représente un de ses derniers refuges. Il est très sensible à la fragmentation et à la détérioration de son habitat. Encore présent dans les landes humides coupées par le tracé de l'autoroute entre Bazas et Retjons, il aurait à souffrir du cloisonnement des milieux, ainsi que des modifications de leur qualité suite aux perturbations hydrauliques apportées par l'ouvrage et par les travaux connexes (remembrements et aménagements divers).

Compte tenu de la faible altitude de vol et de la vitesse assez lente de ce papillon, la traversée d'un axe autoroutier, même à faible trafic occasionnerait de fortes pertes qui s'ajouteraient à celles occasionnées par les collisions sur les routes existantes.

Sauf à recréer des zones favorables de très grande étendue, aucune mesure ne peut compenser l'impact d'une autoroute traversant les derniers refuges de l'espèce.

Situation de l'Ecrevisse à pattes blanches

Devenue très rare, et placée elle aussi en annexes II et IV de la Directive Habitats, l'écrevisse à pattes blanches est une espèce menacée en très forte régression qui ne supporte pas l'altération de ses milieux.

Encore présente dans quelques ruisseaux coupés par le tracé de l'autoroute A65, elle risque de disparaître de certains d'entre eux suite aux perturbations occasionnées par le chantier.

Le cas le plus critique se situe à Bostens, sur le ruisseau des 9 fontaines, où une pile de viaduc devrait être construite sur le lieu même où a été découverte, en 2006, une population d'écrevisses à pattes blanches (non identifiée lors de l'étude d'impact).

On retrouve une situation à risques importants à Doumy (Pyrénées Atlantiques) sur le Ruimayou où la population d'écrevisses risque d'être affectée par des ruissellements apportant des matières en suspension ou des polluants en cours de travaux ou en phase d'exploitation.

Compte tenu de ses exigences écologiques, cette espèce ne peut être déplacée et aucune mesure compensatoire n'est envisageable, sauf dire après coup « qu'on n'a pas fait exprès »...

Le massif forestier, les activités humaines et l'autoroute

Le projet traverse d'importantes surfaces boisées autour desquelles se sont organisées les activités humaines: exploitation de résineux dans la forêt de Gascogne, mais aussi de feuillus sur les reliefs des premiers contreforts des Pyrénées au sud d'Aire-sur-l'Adour. Dans les zones de coteaux, la forêt a un rôle important de fixation de terrain (pas de ravinement) et d'atténuation des écarts de température: les gelées printanières sont moins ressenties à proximité d'un espace boisé; il en est de même pour les pics de fortes chaleurs qui sont atténués par la présence d'arbres feuillus. Les agriculteurs connaissent bien ces effets de régulation climatique et savent implanter les cultures fragiles à proximité d'espaces boisés.

Ce projet d'autoroute va créer un couloir qui provoquera inévitablement des changements climatiques locaux.

Les exploitations agricoles et sylvicoles seront cloisonnées, ce qui modifiera le paysage et rendra le travail plus difficile. Les remembrements projetés ne rendront pas aux exploitants les espaces qu'ils ont aménagés parfois au prix du travail de plusieurs décennies en fonction de projets particuliers (irrigation, création de

réserves d'eau, drainage, etc). Des réaménagements de l'espace rural seront nécessaires outre les remembrements : création de nouveaux chemins d'exploitation, de sentiers de loisirs (randonnée, cyclotouristes, VTTistes, activités équestres, etc) sans oublier la chasse qui est un loisir important en Aquitaine.



Photo 3 Coteaux du Béarn



Photo 4 Forêt landaise

Un autre problème grave pourra se poser dans les Landes de Gascogne: la D.F.C.I. (Défense de la Forêt Contre l'Incendie). En effet, notre région est parvenue à un niveau de protection qu'on nous envie, après que nous ayons tiré parti des expériences du passé. Cette efficacité est obtenue grâce à la rapidité des interventions. Qu'en serait-il si les pompiers devaient traverser l'autoroute en empruntant des passages fermés à clef ? Leur retard d'intervention pourrait être lourd de conséquences.

Le chantier autoroutier

La construction d'une autoroute entre Langon et Lescar aurait des effets dévastateurs sur le milieu naturel.

Le cloisonnement des sites sur 147 kilomètres, **2000 hectares d'emprise foncière, donc d'espaces naturels détruits (sans compter les péages, bretelles, aires de services, etc)**, le transport de **4,5 millions de tonnes de granulats** prélevés sur des sites dont on ne nous dit pas la localisation, ni la manière dont ils seront réhabilités. Le dossier d'enquête publique nous précise que les terres nécessaires au projet seront prélevées sur des espaces sylvicoles et/ou agricoles. Ce sont autant de territoires saccagés dont on n'a pas chiffré les surfaces, qui seront stérilisés pour de nombreuses années quand on sait la faible épaisseur de la couche de terre arable dans nos régions.

Le risque financier pour les collectivités est très élevé

A l'analyse des différents éléments contenus dans le dossier d'enquête et l'information délivrée au public d'une part, et dans la convention de financement et le cahier des charges de concession publiés en décembre 2006 d'autre part, il apparaît des contradictions manifestes.

D'une part, l'enquête d'utilité publique s'est déroulée sur la base d'un dossier faisant état d'une subvention d'équilibre de 500 millions d'euros versée par l'Etat et les collectivités locales

En revanche, l'annonce de ces subventions publiques a disparu entre la fin de l'enquête et la publication du rapport. Ainsi, selon les conclusions de la commission d'enquête, aucune subvention d'équilibre n'est nécessaire, le projet apparaît comme étant d'utilité publique.

Or cette affirmation est inexacte. En effet, le financement public réapparaît plus tard, sous la forme d'une convention de financement signée en octobre 2006 entre l'Etat, les quatre collectivités locales et la société A'liénor, concessionnaire de l'autoroute. Or cette convention met à la charge des personnes publiques le versement d'indemnités à reverser au concessionnaire en cas de déchéance, les conditions de déchéance étant précisément décrites à l'article 40 du cahier des charges de la concession.

Il apparaît ainsi que, dès lors que la construction et le fonctionnement de l'autoroute seront déficitaires (et ils le seront inévitablement vu la faiblesse des trafics prévus), la société A'liénor sera déchue par le concédant et se verra reverser une indemnité.

Pour mieux comprendre cette clause essentielle du cahier des charges, les associations requérantes ont demandé une étude détaillée à un expert comptable, qui a conclu que les financements publics à verser constitueront vraisemblablement le double de la subvention d'équilibre présentée à l'époque de l'enquête publique. :

Selon Mr Patrick du Fau de la Mothe (expert comptable), c'est au cours du 2ème trimestre 2010, juste avant la mise en service prévue de l'autoroute A65, que le montant potentiel de la déchéance sera maximum. **Le montant total à cette époque sera alors de 1,045 milliard d'euros au total pour les partenaires publics, dont la moitié pour les collectivités territoriales (soit 520,7 millions d'euros)**

Ce montant potentiel de déchéance est stable entre 2010 et 2015 ou 2020 selon la date de mise en place du crédit amortissable. Le montant maximum est dans cette phase de 833,2 millions d'euros, dont la moitié pour les collectivités territoriales (soit 416,6 millions d'euros).

Cette étude fait donc apparaître que le risque financier maximal encouru par les collectivités territoriales « contributrices », signataires de la convention financière de l'autoroute A65, est plus du double de la subvention d'équilibre initialement prévue lors de l'enquête publique.

En conclusion, ce rapport confirme que :

- la subvention d'équilibre a été remplacée par une clause de déchéance qui peut à tout moment jouer le rôle d'une subvention différée

- les risques financiers encourus par l'Etat et les Collectivités territoriales sont deux fois supérieurs au montant de la subvention d'équilibre telle que présentée dans le dossier d'enquête, et n'ont fait l'objet d'aucun débat public, voire politique, puisque les conseillers régionaux et généraux qui ont adopté cette convention ne disposaient pas, pour leur information, des éléments explicatifs du cahier des charges.

Cette autoroute est conçue sans réflexion prospective

JM Jancovici, Sud Ouest, 20 décembre 2007 : « Ceux qui décident de la réalisation de l'autoroute Langon-Pau se font des illusions sur ce qui va se passer. Non seulement ce type de projet jette l'argent par les fenêtres, mais il nous entraîne vers de grandes déceptions ! La pauvreté de la réflexion prospective sur le sujet est dramatique. »

Augmentation des prix du pétrole

Alors que dès avant 2005 les associations mettaient en avant à la fois la probabilité certaine d'une augmentation inexorable du prix du pétrole, et l'impérieuse obligation de la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, la DRE se complaisait encore à prolonger les courbes d'augmentation de la circulation de la fin des années 90 pour en déduire d'hypothétiques trafics en hausse constante dans les années suivantes. Ce faisant, elle oubliait de prolonger les courbes d'évolution du prix du pétrole qui auraient dû l'alerter...

Il n'était tout simplement fait aucune référence à l'augmentation des prix du pétrole dans le dossier d'enquête publique présenté en 2006. Ce prix du baril de brut qui aux premiers jours de l'année 2008 vient de franchir le cap symbolique de 100 \$, présente pourtant une double incidence négative sur l'équilibre financier du projet.

Tout d'abord il augmentera considérablement la facture des travaux par rapport aux prévisions initiales calculées sur la base d'un baril à moins de 40 \$, ensuite il aura un impact négatif sensible sur le trafic, donc sur les recettes de l'ouvrage, qu'il contribuera à ramener bien en deçà des prévisions très optimistes du concessionnaire.

Coût total du trajet Langon-Pau

Quelques éléments de prospective incluant le prix du péage (16,3€ TTC) et l'évolution du prix des carburants permettent d'éclairer les comportements à venir des choix d'itinéraires entre Langon et Pau. Le graphique ci-dessous, par exemple, compare le coût total du trajet, par l'autoroute A65 et par l'itinéraire existant, selon plusieurs hypothèses de prix des carburants :

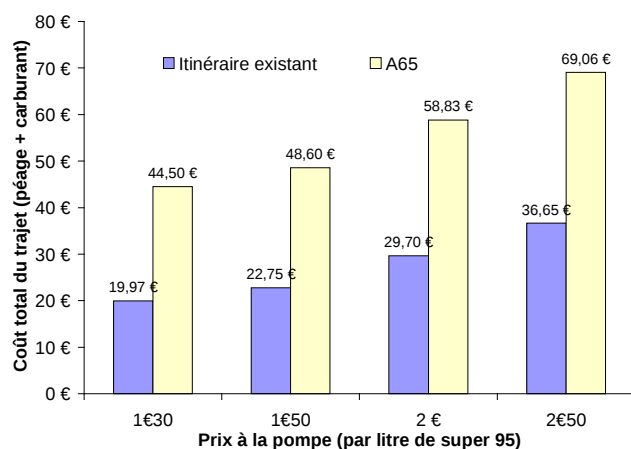


Figure 4: Simulations de coût du trajet Bordeaux-Pau pour un véhicule léger (péage de 17 €90, super 95, consommation de 10 litres/100 km à 130km/h et de 6 litres/100 km à 90km/h)

Ces quelques éléments montrent qu'avec un prix de 1,30 € pour un litre de super 95, le trajet Bordeaux-Pau coûterait 44,50 € par l'A65 et 20 € par la route existante. Ceci signifie que pour emprunter ce nouvel axe, les conducteurs devront être prêt à payer près de 25 € supplémentaire pour gagner moins d'une heure. Le différentiel de prix monte à 30 et 35€ pour des prix du carburant plus élevé (2€ et 2,50€).

Il est par ailleurs intéressant de noter que pour une durée équivalente, le coût d'un aller simple Bordeaux-Pau en train coûte, en 2007 et sans réduction, environ 30€.

Il existe une alternative crédible, écologique et profitable aux zones traversées

L'A65 ne répond pas aux besoins des Aquitains, elle est surdimensionnée par rapport au trafic présent et à venir, très coûteuse, non fonctionnelle pour les territoires traversés et grande destructrice d'espaces naturels.

-Seule une prévision exagérément optimiste mettant en avant une très forte (mais très improbable) augmentation du trafic a pu justifier un tel projet autoroutier.

- Le coût annoncé est de 1101 millions d'euros (valeur 2005), soit en moyenne 7,59 M€/km, 1 milliard d'euros pourraient être à la charge de la collectivité après la déchéance du concessionnaire.

Dans les Landes, entre Mont-de-Marsan et Saint-Sever, une route à 4 voies a coûté 58 M€ pour 15,3 KM (Source : Conseil Général), ce qui correspond à 3,79 M€/km en moyenne. Si on reporte cette moyenne sur les 147 km de l'A65, on trouve 557 M€ soit environ le montant de la subvention d'équilibre initialement prévue, et moitié moins que la participation publique probable.

Les récents doublement sur place La RN 124 entre Mont de Marsan et Saint-Paul-lès-Dax et réalisation de la déviation de Saint-Paul ont coûté 122 M€ pour 53,3 km (Source DDE). La proportion pour les 147 km de l'A65 donne 340 M€. Il faudrait une augmentation de 45 % pour atteindre 500 M€ en tenant compte des difficultés topographiques à l'approche de Lescar, et de l'inflation, ce qui paraît plus que raisonnable.

Compte tenu des très faibles trafics et de la bonne qualité de la voirie sur certains tronçons, une route à 4 voies entre Langon et Pau n'est par ailleurs pas indispensable sur la totalité de l'itinéraire.

Un aménagement adapté de l'existant est une solution plus réaliste que la perspective d'une autoroute concédée.

Pour toutes les raisons énoncées précédemment, il serait opportun d'optimiser la route existante par des aménagements répondant à des besoins réels, qui amélioreraient la fluidité du trafic aux moments où la circulation augmente (début juillet, mi-août, fin d'année) et qui sécuriseraient les trajets locaux.

Cette alternative n'a jamais été évaluée par les services de l'Etat.

Bibliographie

Plus de détails sur www.asso-arlp.org et <http://assoc.pagespro-orange.fr/federation.sepanso/>

- Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement du Sud-Ouest- Mai 2001- Etude d'Avant Projet Sommaire (option Aménagement de l'Itinéraire Existant)
- Direction Départementale de l'Equipement des Landes, mai 2005, Bulletin annuel du trafic et de la sécurité routière de l'année 2004
- Direction Régionale de l'Equipement d'Aquitaine, 2006, Dossier d'enquête publique sur le projet A65
- Du Fau de Lamothe Patrick (expert comptable), janvier 2007, Autoroute A65 Langon-Pau - Etude du coût, pour les collectivités territoriales, de la déchéance prévue à l'article 40 du cahier des charges.
- GREGE, CETE Sud-Ouest, septembre 2004, Etudes d'incidences de la liaison autoroutière Bordeaux-Pau sur les sites Natura 2000 - étude spécifique du vison d'Europe et de la Loutre
- Inspection Générale des Finances et Conseil des Ponts et Chaussées, février 2003, Annexe R-AC 7 du Rapport d'Audit sur les Grands Projets d'Infrastructures de Transport
- Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, Direction des Etudes et de l'Evaluation Environnementale, , 2006, A65 – avis sur le dossier de consultation des services de l'Etat, en vue de l'enquête publique
- Réseau d'Action Climat, France Nature Environnement, FUBicy, FNAUT, WWF-France, 2004, Transports et changements climatiques, un carrefour à haut risque, 66p, (Etude réalisée avec le soutien du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable)