



# SEPANSO

## France Nature Environnement Aquitaine

Reconnue d'Utilité Publique - Affiliée à FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT



### *Une force pour la nature*

Monsieur le Président de la commission  
d'enquête « Autoroute A65 »  
Préfecture des Landes  
Direction de l'Administration Générale et de la  
Réglementation  
(D.A.G.R.), 3<sup>ème</sup> bureau  
40021 MONT DE MARSAN CEDEX

Bordeaux, le 12 mai 2006

Objet : observations de la Fédération SEPANSO Aquitaine relatives à l'enquête publique portant sur la réalisation d'autoroute A65 Langon-Pau

Monsieur le Président, Messieurs les membres de la Commission d'enquête,

Dans une contribution adressée en 1995 par notre association à M. le Préfet de Région - dans le cadre des avis sur l'Avant Projet Sommaire, il y a donc plus de dix ans – nous avons émis un certain nombre de réserves sur le projet soumis à notre appréciation. Dans un nouveau courrier adressé à Monsieur le Préfet en avril 2005 ([copie ci-jointe, annexe n°1](#)), nous rappelions avec insistance le point de vue de notre association.

Force nous est de constater, en 2006, que les causes des réserves émises, non seulement persistent, mais sont devenues plus justifiées encore en raison :

- de la dégradation accélérée de la protection de l'environnement et du climat
- des problèmes croissants posés par l'évolution du coût et de la disponibilité des carburants
- de l'évolution des conditions de transports de notre région,
- des problèmes de financements posés dans ce même cadre,

A la page 3 du dossier d'enquête sont rappelées les conditions pouvant conduire à la déclaration d'utilité publique du projet actuellement soumis à enquête :

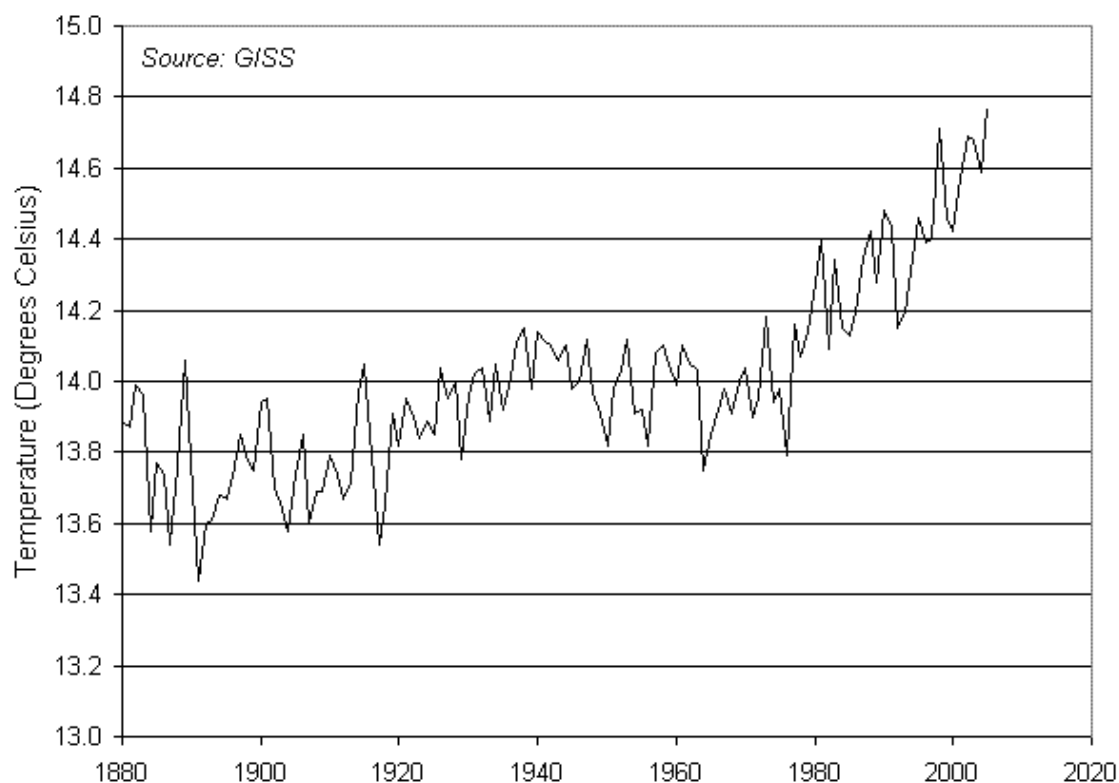
*« L'opération sera ensuite déclarée d'utilité publique si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social ou environnemental qu'elle induit ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. »*

Vous trouverez ci-dessous quelques uns des éléments qui conduisent notre fédération à rejeter totalement ce projet autoroutier et à penser que si les règles de décision ci-dessus rappelées sont respectées, il ne saurait en aucun cas être déclaré d'utilité publique.

Notre fédération, **qui déplore l'absence de débat public préalable** à la décision de réaliser cette autoroute, développera d'ailleurs toutes actions publiques et éventuellement judiciaires pour en arrêter la réalisation.

## 1. Menace climatique

Figure 1 : Evolution des températures globales 1880-2005



Un rapport récent de l'Assemblée Nationale<sup>1</sup> rappelle la criticité de la menace climatique : *« Tous les députés membres de la mission parlementaire, partagent une même conviction, **le changement climatique constitue la plus grande menace du XXI<sup>ème</sup> siècle. Il est non seulement nécessaire d'agir, mais il faut agir vite, car si le XXI<sup>ème</sup> siècle connaîtra certainement une stagnation dans la consommation de pétrole, puisque les réserves en énergie fossiles vont s'épuiser, dans le même temps les émissions de CO<sub>2</sub>, ainsi que la température, continueront à augmenter.** »*

Ce même rapport indique la nécessité de la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre :

*« il nous a semblé important de recommander **un objectif de réduction de 25% (des émissions) à l'horizon 2020, qui permette d'organiser l'action de tous les acteurs. Pour y parvenir, il faut dès aujourd'hui prendre des mesures d'urgence ...** ».*

Compte tenu de ce qui précède, nous avons jugé nécessaire d'analyser plus finement, que ne l'a fait le dossier d'enquête publique, les impacts du projet d'autoroute A65 Langon/Pau, en termes d'émissions de Gaz à Effet de Serre.

<sup>1</sup> Assemblée Nationale. Rapport N°3021 du 12/04/06, fait au nom de la Mission d'Information sur l'Effet de Serre

## 1.1. Impact de la construction de l'ouvrage

La phase de construction de l'autoroute A65 constituera la première cause des émissions de gaz à effet de serre induites par cet ouvrage.

**Il est important de noter que cet impact n'a pas été pris en compte dans le dossier d'enquête publique.**

On trouvera ci-dessous une estimation chiffrée de l'impact de la construction de l'ouvrage.

### *1.1.1. Impacts liés à la consommation d'énergie fossile et à la production du ciment*

La consommation d'énergie par les engins de travaux publics et les camions de transports des matériaux, et pour la production des quantités considérables de matériaux (40 000 tonnes par kilomètre), nécessaires à la réalisation de l'ouvrage, génère d'importantes émissions de gaz à effet de serre.

La consommation d'énergie liée à la construction d'une autoroute (2x3 voies) est estimée<sup>2</sup> à 700 tep<sup>3</sup> par kilomètre. La construction des 150 km du projet nécessitera donc, 105 000 tep, qui contribueront à l'émission d'environ 315 000 tCO<sub>2</sub>. A cela, il faut rajouter les émissions dues à la fabrication du ciment (800 kg de CO<sub>2</sub> sont émis par tonne de ciment produite). Les 200 000 tonnes de ciment nécessaires à la construction de l'infrastructure (ouvrages d'art...), génèreront environ 160 000 tonnes de CO<sub>2</sub>.

Les émissions totales de CO<sub>2</sub> liées à la construction de l'infrastructure sont estimées à **515 000 tonnes**.

### *1.1.2. Impacts de la destruction des sols naturels*

Les sols naturels stockent entre 100 et 600 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> par hectare.

Sachant que la construction d'un kilomètre d'autoroute, détruit environ 10 hectares de sols naturels (forêt, prairies ...), l'A65 stérilisera 1500 hectares, et libérera environ **450 000 tonnes** de CO<sub>2</sub> fixés dans les sols naturels.

### *1.1.3. Impacts liés à l'imperméabilisation des sols*

L'infrastructure conduira à l'imperméabilisation d'environ 525 hectares de sols naturels (3,5 ha par km), qui perdront ainsi leur capacité à fixer naturellement le carbone de l'air.

Si l'on prend en compte une valeur moyenne de 10 t CO<sub>2</sub> fixé annuellement dans les sols détruits par le projet, la surface imperméabilisée par l'infrastructure génèrera la perte d'un potentiel de fixation du CO<sub>2</sub> d'environ 5250 tonnes/an.

### *1.1.4. Conclusion relative à l'incidence de la construction sur l'effet de serre.*

Au total la construction des quelques 150 km de l'autoroute Langon-Pau, contribuera à l'émission d'environ **965 000 tonnes** de CO<sub>2</sub>.

L'imperméabilisation de 525 hectares de sols naturels, conduira à la perte d'un potentiel de fixation naturelle du CO<sub>2</sub> d'environ 5 250 tonnes/an.

Les pertes liées à l'impact de la construction de l'ouvrage, non prises en compte par le dossier d'enquête publique, sont ainsi estimées à 40 M€<sup>4</sup> (valeur 2004), et représente environ 4% du coût de l'ouvrage.

---

<sup>2</sup> D. Dron . *Pour une politique soutenable des transports*. p110

<sup>3</sup> tep : tonne équivalent pétrole

<sup>4</sup> Coût de la tonne de CO<sub>2</sub> émise : 40 €/tonne. L'ADEME évalue le coût de la filière complète de séquestration du CO<sub>2</sub> à plus de 50 €/tonne de CO<sub>2</sub> évitée.

## 1.2. Impact de l'usage de l'ouvrage (augmentation du trafic routier)

Les prévisions de trafic prises en compte dans le dossier d'enquête publique, sur la liaison autoroutière A65 Langon –Pau sont les suivantes :

- trafic 2010 : 7 660 véh/j
- trafic 2020 : 10 300 véh/j

Le projet s'appuie sur une augmentation de trafic routier de 34% entre 2010 et 2020, avec une augmentation correspondante des émissions de Gaz à Effet de Serre. Ceci est en complète contradiction avec l'objectif d'une diminution de 25% de ces émissions à l'horizon 2020.

Ce même dossier estime à 101 000 tCO<sub>2</sub>/an, l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2020, induite par le projet d'autoroute A65

En prenant en compte, pour le coût de la tonne CO<sub>2</sub> émise, la valeur de 40€ les pertes liées aux émissions induites par l'augmentation du trafic routier sont estimées à environ 4M€/an, à l'horizon 2020.

## 1.3. Conclusion sur l'effet de serre

Le projet d'autoroute A65 Langon/Pau, qui provoquera de nouvelles émissions de Gaz à Effet de Serre, s'inscrit totalement en faux contre l'impérieuse nécessité de la lutte contre les changements climatiques.

En effet, alors que nos députés recommandent de réduire nos Emissions de Gaz à Effet de Serre de 25% à l'horizon 2020, ce projet s'appuie sur une augmentation prévisionnelle du trafic routier de 34% entre 2010 et 2020, ce qui veut dire une augmentation de 34% des émissions liées au transport routier.

Ce projet s'il était mené à son terme, symboliserait le mépris de l'importance de la lutte contre les changements climatiques.

Enfin, nous avons mis en évidence que le dossier d'enquête publique avait largement sous-estimé les pertes économiques liées à l'impact de l'ouvrage sur l'effet de serre, du fait, notamment, de la non prise en compte de l'impact de la construction de l'infrastructure.

**Il paraîtrait pour le moins nécessaire qu'une expertise complémentaire, 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.**

Nous ne doutons pas que cela conduise à une remise en cause de l'intérêt économique du projet.

Enfin, nous estimons que la réalisation de cet ouvrage autoroutier, s'ajoutant à tous ceux qui sont prévus en Aquitaine, constitue une réponse inadaptée et irresponsable aux deux risques majeurs d'aujourd'hui: le changement climatique, et la raréfaction du pétrole.

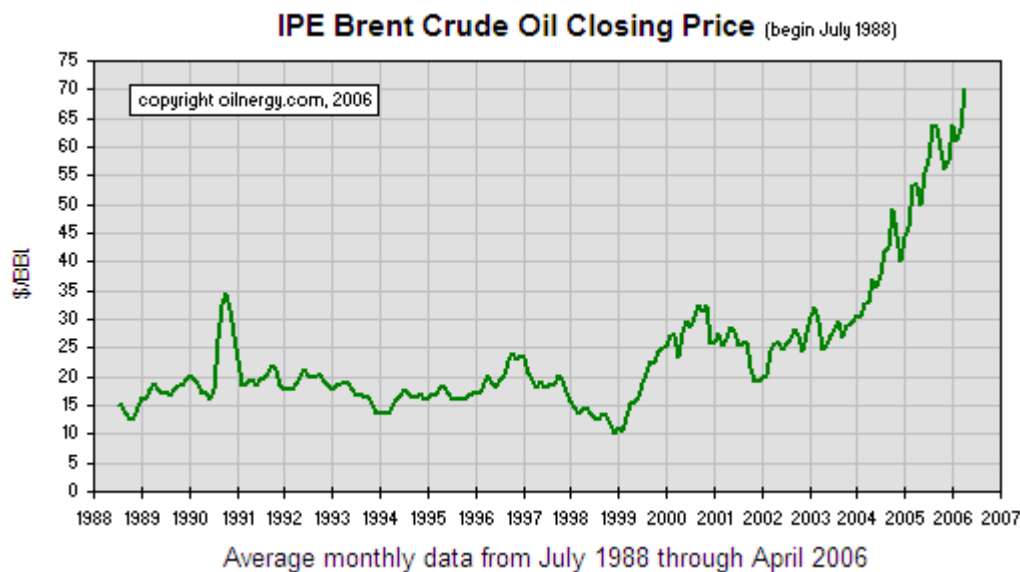
La réduction de ces deux risques et le souci des générations futures imposent de stopper ce projet destructeur.

## 2. Fin du pétrole bon marché

### 2.1. Une évolution durable

Tous les indicateurs et différents ouvrages publiés récemment viennent conforter l'idée que l'augmentation spectaculaire des prix du baril de pétrole brut constaté en ce moment est une augmentation durable et non conjoncturelle qui annonce un déséquilibre croissant entre la demande et l'offre de pétrole au niveau mondial.

Signe que l'on approche des limites, l'offre mondiale plafonne alors que la demande augmente toujours plus. L'augmentation des cours, qui apparaît nettement sur le graphique ci-dessous, en est la simple traduction.



### 2.2. Des répercussions inéluctables sur le transport routier

Cette situation nouvelle, mais depuis longtemps prévisible, aura forcément des conséquences sur les transports routiers étroitement dépendants des combustibles fossiles.

**Remarque :** Les services de l'équipement qui fondent toutes leurs hypothèses d'avenir sur une extrapolation des courbes de trafic, deviennent tout à coup incapables d'appliquer la même méthode quand il s'agit de prolonger les courbes des prix du brut...

Ceci est pour le moins suspect !

Il est vrai qu'une telle extrapolation deviendrait très gênante car elle conduirait à imaginer que la croissance du trafic routier aura forcément des limites...

A noter également que, compte tenu de l'augmentation déjà constatée du prix des carburants et de la poursuite prévisible de cette augmentation, on peut d'ores et déjà être certain que le **prix de l'ouvrage**, qui dépend pour grande partie du prix des carburants au moment des travaux (engins de génie civil, matériaux...), est **largement sous-estimé !**

**La période où le problème d'épuisement du pétrole commencera à se faire le plus sentir sur les transports est justement celle où l'A65 devrait être mise en service...**

Compte tenu à la fois :

- des mesures inévitables liées à la lutte contre l'effet de serre visant à réduire la consommation d'énergies fossiles afin de limiter le réchauffement climatique
- de l'augmentation prévisible du coût du transport routier étroitement dépendant du prix des carburants qui aura une incidence négative sur les trafics.

**L'augmentation des trafics annoncée dans le dossier de présentation du projet pour tenter de justifier une autoroute est totalement irréaliste et ne saurait en rien servir de prétexte à un projet de liaison autoroutière entre Langon et Pau. Ces prévisions de croissance sont d'ailleurs considérées comme aléatoires par le Rapport Prospective Transport 2050 publié par le Conseil Général des Ponts et Chaussées de Mars 2006**

### **3. Préexistence d'une liaison satisfaisante**

Notre fédération tient à souligner que le dossier d'enquête fait état de plusieurs itinéraires reliant déjà Bordeaux à Pau. L'un des plus utilisés est celui qui passe par Langon, Captieux, Aire Sur l'Adour, désigné dans le dossier sous le terme « itinéraire 4 »

Nous noterons :

- que cet itinéraire 4 est paradoxalement plus court de centre ville à centre ville que le trajet autoroutier en projet (en raison notamment de la géométrie plus tortueuse de ce dernier et de l'emplacement excentré de ses raccordements)
- Qu'il est très loin d'être « saturé » par la circulation de transit (seule susceptible de bien se reporter sur l'autoroute) et que les trafics les plus importants sont notés à l'approche des agglomérations de Langon et Pau et résultent essentiellement des mouvements locaux.
- que dans sa partie landaise et girondine au nord d'Aire sur l'Adour, cet axe bénéficie d'une géométrie très avantageuse et s'inscrit dans un milieu peu habité, ce qui autorise toutes sortes d'aménagements en vue d'y améliorer la sécurité et le confort de conduite. Il existe déjà sur cet axe des tronçons à 3 voies comportant alternativement des voies de dépassement et même une section à 4 voies avec terre-plein central au sud de Mazères (33).

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 donc totalement injustifiée.**

### **4. Inconvénients manifestes du projet**

#### **4.1. Inconvénients d'ordre environnemental**

##### *4.1.1. Pollutions diverses*

Que ce soit au stade du chantier d'ouverture ou de l'exploitation proprement dite de l'autoroute, cet ouvrage serait inévitablement source de pollutions.

Celles-ci se déclinent en pollutions de l'air (gaz d'échappement des engins de chantier puis des véhicules empruntant l'autoroute, particules fines), pollution des eaux (fuites d'hydrocarbures des engins de chantier, puis eaux de ruissèlement des chaussées), pollutions des sols (idem), pollutions sonores (bruit du chantier et circulation constituant non seulement une gêne pour les humains mais également très préjudiciables à la faune sauvage) et pollutions lumineuses (éclairage nocturne de certaines sections et des aires de repos très préjudiciable pour l'entomo-faune nocturne et l'avifaune).

#### *4.1.2. Destruction d'habitats (>1500 ha)*

Compte tenu des emprises et des ouvrages annexes, le projet d'autoroute occupera environ 1.500 à 2.000 ha. Ceci principalement au détriment des milieux naturels. Indirectement, le projet sera à l'origine de la destruction de surfaces encore plus importantes, notamment au travers de la demande en granulats qui exigera l'ouverture de carrières sur des surfaces importantes. On notera qu'en raison des pollutions listées ci-dessus, les effets de cet ouvrage se feront sentir sur la faune et la flore bien au-delà de son emprise stricto sensu...

#### *4.1.3. Fragmentation des territoires, traversées d'animaux.*

Comme toutes les grandes infrastructures linéaires, une nouvelle autoroute crée une coupure dans les milieux qu'elle traverse. Le cloisonnement contribue à morceler les territoires, à barrer des corridors écologiques et à créer des isolats de populations. Ce morcellement artificiel qui n'est apparu en France qu'à partir du milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, d'abord avec le développement des autoroutes puis des LGV et enfin avec la multiplication des enclos, est très préjudiciable aux espèces animales terrestres (mammifères, reptiles et amphibiens). Il conduit les populations ainsi artificiellement isolées à disparaître de certains îlots et à connaître des dérives génétiques dans les autres. Dans aucun cas il n'est sans conséquences négatives.

Bien entendu, il est toujours possible de créer des passages à grande ou petite faune au travers de l'ouvrage mais cela n'est qu'un pis-aller dont l'efficacité reste très variable selon les espèces (certaines refusant carrément d'emprunter de tels passages perçus comme des pièges, car trop étroits). Qui plus est, pour être un tant soit peu efficaces, les passages à faune doivent jouir d'une certaine quiétude donc être distincts des traversées destinées à l'exploitation forestière et à la défense des forêts contre l'incendie.

Compte tenu du fait que la majorité de la circulation restera sur l'ancienne route, la présence d'une autoroute clôturée à proximité constituera un piège redoutable incitant les animaux à rebrousser chemin et à risquer une seconde fois la collision ou l'écrasement sur l'ancienne route non protégée.

Vu le coût de ces aménagements dont la mise en place serait impérative pour atténuer les effets négatifs de l'autoroute sur la faune terrestre, il est évident que l'aménagement sur place de la route existante serait à la fois la solution la moins défavorable à la faune sauvage et de tous les points de vue, la moins coûteuse.

**Remarque :** 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.

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 surenchérait notablement le coût global du projet.

#### 4.1.4. Contribution à la demande en granulats

Compte tenu du milieu traversé, la construction de l'A65 exigera notamment dans les parties girondines et landaises des quantités importantes de remblais qui ne seront pas disponibles sur place. Les calculs issus des données des services de l'Équipement permettent de chiffrer le besoin de granulats de Langon Pau à 4,5 Millions de tonnes.

En cas de continuation du projet, ceci aurait une incidence sur les zones d'extraction (création de carrières de sable ou de granulats) ainsi que sur le bilan énergétique de la construction de l'ouvrage (transports par camion des matériaux). Bien entendu, la quiétude et la sécurité des usagers des voies empruntées par ce transport seraient également perturbées.

#### 4.1.5. Perturbation induites (travaux connexes)

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. En effet, ce sont des surfaces très importantes, non situées sur l'emprise de l'autoroute proprement dite, qui seront perturbées 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.

<b>Au final, ce seront bien plus que les 1.500 hectares d'emprise autoroutière qui seront profondément bouleversés et dont l'écologie sera perturbée de façon durable.</b>
--

## **4.2. Inconvénients d'ordre social**

### 4.2.1. Enclavement

Nous noterons que le maire de Roquefort se bat avec toute son énergie pour obtenir un échangeur car il craint légitimement que l'absence d'échangeur ne signe l'arrêt de mort du dynamisme de sa ville :

*« Nous avons la chance d'avoir un réel tissu industriel avec des entreprises leader sur le marché national et européen, souligne-t-il. Cet échangeur est indispensable pour pérenniser et développer leurs activités. Elles attendent un message fort pour rester. Et si*



*jamais nous ne devions pas avoir cet échangeur, elles risquent fort de partir. Il faut bien comprendre que dans cette affaire, il y a des emplois en jeu. »* (journal Sud-Ouest 9/05/06)

Un tel aveu est d'importance car il conforte l'idée selon laquelle, loin de permettre le développement des régions traversées, une infrastructure autoroutière a plutôt tendance à les enclaver et à les asphyxier.

### **De l'ineptie du concept d'« enclavement ».**

De façon pudiquement générale, le dépliant 2005 de la DRE disait que « *cette nouvelle autoroute participera à l'aménagement du territoire aquitain et à l'amélioration des communications dans notre région* ».

Sur le dossier d'enquête, on retrouve page 35 :

*Le désenclavement des territoires constitue un autre volet majeur de ce projet. L'autoroute A65 permettra de desservir Mont-de-Marsan mais aussi tout l'est du département des Landes (le Gabardan, le Val d'Adour) et plus généralement l'ensemble de l'espace central aquitain situé aux confins des départements de la Gironde, des Landes et des Pyrénées-Atlantiques, ainsi que des territoires voisins du Gers et des Hautes-Pyrénées.*

S'agissant de l'aménagement du territoire, on pense bien sûr au développement de l'économie et des entreprises. On peut donc être surpris de voir un doctorant de l'Université de Pau (J. Milanési, Réserve d'Indiens à la prochaine sortie, 23 Avril 2006) démontrer brillamment avec l'aide des chiffres... du Rapport de la DRE que les thèses défendues par celle-ci pour justifier l'A65 sont inexactes, et qu'il n'est nul besoin de cette autoroute pour « développer » l'Est des Landes. Pas surprenant puisque, ainsi que conclut d'ailleurs ce même rapport DRE (t 1/5, p 187) :

*« Les récentes études réalisées sur l'impact des grandes opérations d'infrastructure sur l'activité économique montrent en effet que celui-ci dépend du dynamisme du milieu considéré et de son aptitude à tirer le meilleur parti de l'amélioration des dessertes sans qu'il puisse être dégagé un lien direct et automatique entre les infrastructures et le développement économique... »*

On s'en serait douté, depuis les décennies où l'Équipement fait avaler aux élus le prétexte du fameux « *désenclavement* » pour les convaincre de multiplier les infrastructures. Même les imbéciles aujourd'hui savent que ce grand type d'infrastructure avantage principalement les pôles de départ et d'aboutissement, et très moyennement les agglomérations desservies par des échangeurs qui, par définition, sont les moins nombreux possibles. Pour les autres, le résultat final - comme d'ailleurs dans le cas des LGV pour le rail - est ce que les géographes et les économistes ont nommé « l'effet de coupure » et qui, pour le coup, enclave et isole en vastes mailles tout le reste de l'espace rural.

Ces enclavements partiels ont un coût humain, naturel, et matériel, que les dits experts commencent tout juste à reconnaître.

Affirmer dans ces conditions qu'on « *améliore les communications dans notre Région* » est au mieux un euphémisme pour dire qu'on stimulera les activités de Bordeaux, Pau et Mt de Marsan, et surtout « *le piémont pyrénéen et les voies transfrontalières* ». Au pire, c'est un mensonge par omission, qui oublie délibérément toutes les perturbations de l'espace rural que subiront les autres populations.

#### 4.2.2. Discrimination due au péage.

Nous noterons qu'alors que par le biais des aides publiques l'ensemble des contribuables (et non ses seuls usagers) devront participer à la création et au fonctionnement de l'infrastructure, seule une catégorie minoritaire d'utilisateurs de la voirie actuelle pourra bénéficier de ses avantages. Par contre, une autre catégorie en sera exclue, en raison notamment du coup élevé des péages et du manque d'échangeurs pour les déplacements locaux.

A titre d'exemple, sur le secteur nord du tracé, une forte proportion du trafic relevé entre Langon et Bazas, Langon et Bernos et Langon et Captieux, est lié aux déplacements locaux domicile travail. Non seulement le cout du péage restera dissuasif pour les usagers les plus modestes, mais encore l'absence d'échangeurs (à Bernos) ou bien l'emplacement éloigné du point de raccordement avec l'A62 à Langon rendront non attractive l'A65 pour les déplacements de courte distance.

Ainsi, sauf dans leurs rares déplacements vers Pau, les usagers du sud Gironde n'auront aucun intérêt à emprunter l'A65. L'essentiel du trafic local se maintiendra donc sur la route actuelle.

Ceci n'est bien sûr pas une surprise puisque une autoroute n'a jamais eu pour vocation d'améliorer les dessertes locales.

Dans ces conditions, comment se fait-il que les chiffres du trafic local soient utilisés abusivement pour gonfler artificiellement l'estimation du nombre de véhicules qui pourraient emprunter le nouvel ouvrage ?

#### 4.2.3. Atteintes à la propriété privée.

Bien que le dossier ne fasse jamais état des surfaces totales menacées d'expropriation ni du rapport entre les propriétés privées et le domaine public, il ne fait aucun doute, compte tenu de la répartition du foncier entre privé et public, que les atteintes porteront essentiellement à la propriété privée.

En prenant l'estimation basse de 10 hectares par kilomètre, ce ne sont pas moins de 1.500 hectares qui seront confisqués par le projet. Nous noterons que loin de valoriser le foncier, le passage d'une autoroute à proximité fait baisser le cours de l'immobilier bien au-delà de l'emprise et ce, jusqu'à une distance de plus d'un kilomètre en raison des nuisances apportées. Cette dépréciation n'est jamais prise en compte ni indemnisée... Les atteintes occasionnées à la propriété privée par ce projet sont réelles et non négligeables.

### **4.3. Autres inconvénients.**

#### 4.3.1. Perte de parts de marché pour le transport ferroviaire.

Alors que compte tenu du contexte, il conviendrait de privilégier le transport ferroviaire moins gourmand en énergie en général et moins dépendant des énergies fossiles en particulier, l'ouverture d'une autoroute entre Langon et Pau aurait une incidence négative tant sur le transport de voyageurs : « *Au vu des analyses des temps de parcours sur un trajet « Bordeaux - Pau », il apparaît qu'avec l'A65, on gagne environ 43 minutes sur l'itinéraire routier le plus rapide (Peyrehorade). En référence au modèle Matisse de l'INRETS, le pourcentage de réduction du nombre de voyageurs ferroviaires sur la liaison Bordeaux – Pau peut donc être estimé à 10%. » (Document d'enquête p 185)*

que sur le fret : « *Pour le transport des marchandises des entreprises régionales et nationales, la question du report entre le fer et la route peut se poser plus sérieusement.*

*Pour celles qui ont opté aujourd'hui pour le fer (et donc pour la sécurité de l'approvisionnement plus que la vitesse de transport elle-même), l'attrait du transport routier sera d'autant plus fort que les conditions du transport ferroviaire se dégraderont. » (p185)*

**Un tel projet ne s'inscrit donc pas dans le concept de développement durable.**

## **5. Coût financier et intérêt socio-économique**

### **5.1. Des analyses financières discutables**

A la page 40 du dossier d'enquête, sous le titre « **bilan général du projet** », figure un comparatif des avantages et inconvénients du projet, chiffré de façon à aboutir à un solde positif annuel net de 84 millions d'Euros.

D'abord, nous noterons que le coût du projet est estimé à 1 101 millions d'euros en 2005 mais que dans ce chiffre n'entre pas le coût environnemental de l'ouvrage soit volontairement non chiffré, soit omis car non chiffrable !

Ainsi, non seulement les 38,6M€ d'effet de serre imputables aux **965 000 tonnes de CO<sub>2</sub>** dégagées pendant la construction de l'ouvrage sont-ils oubliés et passés en profits et pertes, mais encore les atteintes environnementales aux milieux naturels dont la collectivité aura seule à supporter les inconvénients n'ont pas été chiffrés, alors que la protection de l'environnement est d'intérêt général au point de figurer désormais dans la Constitution.

Combien coûte la disparition d'un habitat d'espèce ? D'une zone humide ? Combien coûte une cistude d'Europe ? Un vison ? Une libellule ? Un papillon protégé ? Une orchidée ? Combien coûte la fragmentation de territoires naturels et combien va coûter à la nature, donc à la collectivité toute entière, la création de 4 voies de circulation supplémentaires à quelques centaines de mètres ou quelques kilomètres d'une route déjà existante à 2, 3 voire 4 voies ?

Ceci est difficilement chiffrable mais puisque le maître d'ouvrage a semble-t-il des compétences pour arriver à chiffrer des éléments aussi subjectifs que le « gain d'agrément de conduite » on serait en droit d'attendre de lui qu'il estime aussi la totalité des coûts et qu'il détermine la valeur d'un environnement naturel préservé et non fragmenté.

Outre que le coût annuel attribué à l'effet de serre est scandaleusement sous-estimé (- 0,5 M€/an estimés au lieu de - 4,25 M€/an qui peuvent être calculés sur la base de 210 000 €/an pour l'imperméabilisation des sols et 4,04M€/an au titre du trafic), d'autres lignes semblent calculées de façon totalement opaque dans le but dirait-on d'aboutir à un résultat largement positif.

### **5.2. Des « gains » aléatoires et insuffisamment analysés**

Ainsi les « *gains de temps et d'agrément de conduite pour les VL* » sont-ils estimés à + 80 M€ par an (à rapprocher des + 84 M€/an obtenus au final), sans aucune explication du mode de calcul. On est en droit de se demander comment les rédacteurs de l'étude ont pu arriver à un tel chiffre. Bien entendu on peut supposer que le gain de temps et l'agrément de conduite ont

été calculés sur la base d'une vitesse autorisée de 130 km/h, ce qui, compte tenu des nécessités d'économiser l'énergie, reste une hypothèse très fragile pour les années à venir...

Si les gains de temps pour les PL sont estimés plus modestement à 10 M€/an, on peut également douter de l'objectivité du mode de calcul compte tenu de ce que les camions soumis à des limitations de vitesse qui leurs sont propres roulent pratiquement à la même vitesse sur autoroute que sur route à grande circulation et que le gain de temps sur le parcours ne pourrait en aucun cas être aussi élevé que pour les VL.

Dans ces deux cas, les gains de temps procurés par certaines améliorations du réseau indépendantes de l'autoroute proprement dite (déviation d'Aire sur Adour par exemple), et qui pourraient tout aussi bien bénéficier à une amélioration de l'existant, sont mis au bénéfice de l'autoroute afin d'en augmenter le bilan positif... C'est un artifice qui fausse gravement les résultats.

Les gains de sécurité sont fixés arbitrairement à 8M€/an alors qu'il est évident que seule une partie minimale des accidents liés à la circulation de transit pourra être évitée par un report sur l'autoroute payante.

En effet, pour des raisons de coût et de difficultés d'accès à l'autoroute, **les usagers locaux continueront à prendre la route actuelle non sécurisée, et à s'y tuer comme avant** et même peut-être davantage encore, compte tenu de ce que l'entretien en sera négligé faute de crédits et que beaucoup de PL continueront probablement à emprunter eux aussi cet itinéraire pour des raisons d'économie.

Enfin, pour aboutir à un solde positif plus important, d'« **autres gains** » non explicités, viennent figurer dans le bilan pour un montant de 4M€/an.... On aurait aimé en connaître la nature !

## 6. Les enjeux présentés

**Remarque :** A la page 39 du dossier, nous pouvons lire : "*La première conséquence directe de la réalisation du projet sera la création d'emplois pour la construction de l'autoroute.*"

Le "chantage à l'emploi" couramment pratiqué chaque fois qu'il s'agit de faire accepter un projet inacceptable est, dans le cadre de ce projet pharaonique, de mise une fois encore !

Un tel argument de vente est bien sûr irrecevable !

Il est en effet aisé de comprendre que pour des résultats équivalents sur l'emploi, il serait grandement préférable d'injecter les mêmes sommes dans des secteurs tels que la rénovation et la mise aux normes des bâtiments qui présentent des effets nettement positifs en terme d'environnement et de lutte contre l'effet de serre, et qui répondent à des besoins sociaux avérés, contrairement à ce projet autoroutier aux effets dévastateurs.

Une autoroute concédée en tracé neuf est présentée dans le dossier (page 36) comme offrant « *la meilleure réponse aux objectifs et enjeux de la liaison* ». Les enjeux figurant dans le tableau étant les suivants :

### **6.1. Améliorer la qualité de service : temps de parcours réduits, confort de la liaison améliorée.**

On nous dit : *que l'autoroute ferait gagner de 50 minutes à 1 heure sur le trajet Bordeaux Pau.* Ceci est inexact !

Dans la mesure où un certain nombre d'améliorations se feront de toute façon (déviation d'Aire-Sur-Adour par exemple), le bénéfice dû à l'autoroute sera moindre.

Dans le cas d'une comparaison entre une mise à deux fois deux voies de la route actuelle et une autoroute concédée, le bénéfice serait tout au plus de l'ordre de quelques minutes. A noter que pour faire face à la crise pétrolière qui menace, le Directeur de l'Agence Internationale de l'Energie, le français Claude Mandil, préconisait déjà en 2005 de limiter la vitesse sur autoroute dans les pays de l'Union Européenne à 90km/h. Dans ce cas, même en comparant strictement à la situation actuelle, le bénéfice serait minime.

### **6.2. Améliorer la sécurité.**

On nous dit : *que l'autoroute étant 4 fois plus sûre, on économiserait 5 à 6 vies par an en épargnant plus de 20 blessés.* Ceci est inexact !

En cas d'autoroute payante, le nombre d'échangeurs insuffisant (à cause des frais de construction et des frais de gestion des péages) fera que les usagers locaux n'auront pas tous accès au nouvel axe dont ils supporteront uniquement les nuisances tout en continuant à risquer leur vie sur l'ancienne route (qui, faute de crédits, ne bénéficiera pas des aménagements de sécurité nécessaires). La création d'une autoroute utilisée par une partie uniquement des usagers en transit sauvera moins de vies qu'un aménagement bien conçu de l'existant.

### **6.3. Réponse aux capacités de financement des collectivités.**

On nous laisse croire : *que la solution d'autoroute concédée en, tracé neuf est celle qui nécessite le moins de financements publics.*

Ceci serait juste si le montant des travaux n'était pas nettement plus élevé que ne le serait le prix d'un aménagement sur place de la route actuelle et si l'infrastructure concédée pouvait être rentable. Il se trouve que même en prenant comme base les progressions de trafic les plus optimistes (et les plus improbables...), cette autoroute sera toujours en dessous du seuil de la rentabilité. C'est pour cela qu'au cours de la concertation de 2005, une subvention d'équilibre de 500 millions d'euros à la charge de la collectivité était annoncée. Bien entendu, les contribuables qui souhaiteront emprunter cette autoroute en tant qu'usagers devront acquitter le montant des péages. Enfin, en cas de faillite du concessionnaire pour cause de trafic insuffisant (toujours possible compte tenu de la conjoncture défavorable au transport routier), la collectivité paiera encore d'autres subventions dites « d'équilibre » pour combler les déficits d'exploitation (c'est une évidence car on n'a jamais vu une autoroute fermer en cas de déficit), et puis, c'est bien la collectivité tout entière qui va supporter le coût des dommages environnementaux non comptabilisés.

### **6.4. Insérer le projet par rapport à l'occupation humaine environnante**

*Le projet d'autoroute en tracé neuf est présenté comme celui cumulant le moins de nuisances du point de vue de l'environnement humain.* Ceci serait exact si l'environnement naturel qui en supportera les contraintes ne faisait pas partie de

l'environnement humain et si sa préservation n'était pas d'intérêt général. Dans le cas précis, le dommage fait à l'environnement naturel se fait également au détriment de l'homme. Même passant à quelques distances des habitations situées le long de la route actuelle, 4 voies nouvelles ajoutées à quelques centaines de mètres de distance aux 2, 3 ou même 4 voies existantes sont une atteinte grave à l'environnement humain...

## **6.5. Irriguer l'espace régional et dynamiser les échanges entre les agglomérations**

Ceci fait partie des mythes liés au développement routier. Il est maintenant connu que l'autoroute enclave davantage qu'elle ne désenclave et qu'un réseau de transports bien conçu peut facilement s'y substituer sans en présenter les inconvénients. (cf. encadré sur l'enclavement ci-dessus page 7)

### **Remarque :**

L'Aquitaine, région peuplée d'environ 3 millions d'habitants dispose d'une densité d'autoroute de 196 km/million d'habitants, à comparer à la moyenne nationale qui est de 175 km/million d'habitants (source direction des Routes) et à une moyenne européenne de 132 km/million d'habitants.

Il est donc inexact d'affirmer qu'en l'absence de l'A65 l'Aquitaine serait sous-équipée en autoroute.

## **6.6. Maîtriser les délais.**

S'il s'agissait des délais d'ouverture du chantier, cela serait possible; par contre s'il s'agit des délais avant utilisation de l'ouvrage, ceci est inexact. En effet, une autoroute n'est ouverte à la circulation qu'une fois les travaux totalement achevés alors qu'une amélioration de l'existant peut être effectuée par tranches, les premières réalisations en termes de sécurité pouvant se montrer bénéfiques très tôt.

Nous noterons enfin dans le tableau de la page 40 que parmi les « autres avantages socio-économiques induits par l'autoroute A65 » figurent :

- Au titre du rééquilibrage régional : Le déplacement d'une partie du trafic de l'A63 vers l'A65... (comme s'il s'agissait d'un avantage pour ceux qui auront à subir un surplus de circulation)
- Au titre de la valorisation du foncier : le phénomène des résidences secondaires. C'est très improbable, alors qu'on sait que le passage d'une autoroute, d'une LGV ou de toute infrastructure occasionnant des nuisances du même ordre déprécie totalement les résidences situées à une distance inférieure à plusieurs kilomètres... notamment les résidences secondaires pour lesquelles l'aspect environnemental est essentiel.

## **7. Une autoroute très spéciale, en guise d'amorce de « corridor d'infrastructures ».**

Dans ces deux dossiers soumis à Débat Public – pour la LGV Bordeaux-Toulouse – ou en passe d'être soumis – pour la Ligne Bordeaux Irun, RFF insiste très fortement sur le fait que pour atténuer le plus possible les inconvénients environnementaux des LGV, celles-ci seront construites « *au plus près des corridors d'infrastructures existantes* ».

Cette remarque, qui semble vouloir donner satisfaction aux écologistes préoccupés par la consommation des milieux naturels, cache difficilement à l'observateur attentif le vrai propos des têtes pensantes du Ministère de l'Équipement concernant le futur aménagement de ces deux LGV à leur sortie de Bordeaux.

En effet, la construction préalable de la partie Nord de l'A65, que l'on pousse désormais au plus vite, compléterait la percée Nord-Sud et quasi rectiligne d'un « corridor d'infrastructures majeures », de la sortie de Bordeaux vers le plein Sud. Offrant ainsi l'amorce du tronc commun des deux Lignes à Grande Vitesse que RFF appelle de tous ses vœux, deux LGV qui ne bifurqueraient vers leur destination respective (Toulouse et Irun) que dans le nord du Parc régional des Landes de Gascogne. Ce tronc commun ferroviaire permettrait en effet de réduire considérablement le coût global des deux LGV, tout en amorçant - à la satisfaction des deux Régions - un « développement » cher à certains de leurs responsables politiques respectifs.

*Le choix de cette solution, facilitée par la faible densité d'occupation humaine du Sud girondin, éviterait également à RFF d'avoir à envisager d'opter pour celle réclamée depuis longtemps déjà par nos associations, c'est-à-dire – pour les deux lignes – pour une adaptation de l'existant (cas du Bordeaux Toulouse) ou un tracé au-plus-près de l'existant (pour Bordeaux Irun par l'Ouest, suivant la ligne SNCF actuelle), deux solutions qui, de plus, seraient indéniablement moins coûteuses. S'agissant de Bordeaux-Irun, la solution du « tronc commun » ferait de plus passer la LGV vers l'Espagne à l'Est de la Région Aquitaine, ce qui satisferait grandement certains acteurs politiques locaux.*

Dans ce contexte, l'A65 constituerait l'amorce d'un corridor d'infrastructures, un corridor d'abord autoroutier, puis ferroviaire.

Or pour les associations, il est tout aussi clair que les autorités responsables de ces grandes infrastructures – qu'elles soient routières ou ferroviaires - doivent désormais, au vu de leurs énormes coûts environnementaux, appliquer le même principe que les autres branches économiques du pays : *le recyclage d'abord*. Nous exigeons que la première des solutions proposée aux populations et à leurs élus consiste en une réutilisation maximale de l'existant ou – dans le cas où une extension est nécessaire, un doublement *au plus près de l'existant – au plus près étant pris dans son sens le plus littéral, c'est-à-dire à toucher, pour autant que le permettent les contraintes techniques* - , pour éviter la multiplication des effets de coupure\*, pour limiter en les regroupant les principales nuisances, et pour économiser enfin la consommation des espaces naturels grignotés dorénavant de façon totalement inacceptable.

\*[Ce ne sont plus les associations seules qui tiennent ces propos, mais les experts en tous domaines, qui insistent sur le danger menaçant aujourd'hui le patrimoine naturel. Ainsi, le dernier Rapport sur les Comptes Économiques de l'Environnement (2005) souligne-t-il que le danger principal, pour la biodiversité sur laquelle insiste toute la communauté scientifique, est constitué par la fragmentation des habitats naturels.]

## **8. Une seule solution : réaménager l'existant**

Cette possibilité, la plus sage et la plus économe, qui semblait offerte au début de l'étude d'une liaison rapide et sûre entre Bordeaux et Pau a très vite été placée « hors jeu » par la volonté de quelques décideurs qui voulaient une autoroute en tracé neuf...

En effet alors qu'un choix aurait dû se faire entre une autoroute et un aménagement de la route existante, l'aménagement de l'itinéraire existant a été systématiquement dévoyé en aménagement dit « au plus près » (c'est-à-dire en tracé neuf) à la place d'un « aménagement sur place » par le jeu du choix des fuseaux.

C'est ainsi qu'au moment du choix final, l'aménagement de l'itinéraire existant, dit « AIE » était devenu lui aussi une véritable autoroute projetée entièrement en site propre, tout aussi onéreuse et désastreuse pour les milieux naturels que l'autoroute concédée. Cette option AIE présentait toutefois l'inconvénient de devoir être financée en totalité par la collectivité.

C'est donc comme on pouvait s'y attendre l'autoroute neuve concédée qui a été retenue et qui fait l'objet de la présente enquête.

**Dans ces conditions, notre association dénonce avec force le déficit de concertation et l'absence de débat public qui ont présidé au choix d'une telle solution manifestement contraire à l'intérêt général.**

Compte tenu des flux routiers modérés sur cet axe, de la géométrie de l'itinéraire existant et de son environnement, l'amélioration sur place de la route aurait offert pour un coût nettement moindre, autant sinon plus d'avantages aux usagers en termes de sécurité, de confort de conduite mais également d'accessibilité pour tous.

Actuellement les problèmes de réchauffement climatique et la crise énergétique qui ne fait que s'amorcer, viennent encore renforcer notre conviction que la seule solution acceptable tant du point de vue environnemental qu'économique serait l'aménagement sur place de la route actuelle sur les portions d'itinéraire où cela serait nécessaire.

**De même qu'en terme de biens de consommation, il faut apprendre à recycler nos déchets, il est grand temps, en terme d'infrastructures, d'apprendre à réutiliser et à adapter l'existant plutôt que de créer toujours du neuf « ailleurs », c'est-à-dire sur les derniers grands espaces qui nous restent et qui se réduisent année après année comme peau de chagrin.**



## **Conclusion**

Compte tenu de ce qui précède et plus particulièrement :

1. de la nécessité de réduire nos émissions de gaz à effet de serre, ce qui impose dès maintenant de ne plus favoriser le transport routier et de réorienter tous les investissements vers des moyens de transport moins dépendants des combustibles fossiles,
2. des bouleversements importants accompagnant la raréfaction et le renchérissement des combustibles fossiles, avec pour incidence à courte échéance, une stagnation puis une baisse des échanges faisant appel à la route,
3. du fait qu'il existe déjà entre Langon et Pau une route pouvant facilement être aménagée sur place, pour un coût nettement moindre, de façon à en améliorer la sécurité et les capacités,

en application de la Charte de l'Environnement adossée à la Constitution,

Nous vous prions, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Messieurs les Commissaires Enquêteurs, à titre principal :

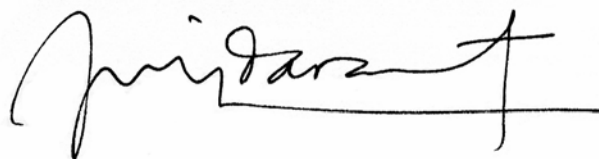
- **d'émettre un avis totalement défavorable** à la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A65 Langon-Pau,

à titre subsidiaire :

- **de demander des expertises complémentaires concernant le bilan carbone** de la phase de construction de l'ouvrage qui semble avoir été omis.

Vous en remerciant par avance, nous vous prions de croire, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, Messieurs les Commissaires Enquêteurs, en l'expression de notre considération distinguée.

Pour la Fédération SEPANSO  
Le Président



Pierre DAVANT

**Table :**

1. Menace climatique .....	2
1.1. Impact de la construction de l'ouvrage .....	3
1.1.1. Impacts liés à la consommation d'énergie fossile et à la production du ciment 3	
1.1.2. Impacts de la destruction des sols naturels.....	3
1.1.3. Impacts liés à l'imperméabilisation des sols .....	3
1.1.4. Conclusion relative à l'incidence de la construction sur l'effet de serre.....	3
1.2. Impact de l'usage de l'ouvrage (augmentation du trafic routier).....	4
1.3. Conclusion sur l'effet de serre.....	4
2. Fin du pétrole bon marché.....	5
2.1. Une évolution durable .....	5
2.2. Des répercussions inéluctables sur le transport routier .....	5
3. Préexistence d'une liaison satisfaisante .....	6
4. Inconvénients manifestes du projet .....	6
4.1. Inconvénients d'ordre environnemental.....	6
4.1.1. Pollutions diverses.....	6
4.1.2. Destruction d'habitats (>1500 ha).....	7
4.1.3. Fragmentation des territoires, traversées d'animaux.....	7
4.1.4. Contribution à la demande en granulats .....	8
4.1.5. Perturbation induites (travaux connexes).....	8
4.2. Inconvénients d'ordre social .....	8
4.2.1. Enclavement .....	8
4.2.2. Discrimination due au péage.....	10
4.2.3. Atteintes à la propriété privée. ....	10
4.3. Autres inconvénients.....	10
4.3.1. Perte de parts de marché pour le transport ferroviaire. ....	10
5. Coût financier et intérêt socio-économique.....	11
5.1. Des analyses financières discutables.....	11
5.2. Des « gains » aléatoires et insuffisamment analysés.....	11
6. Les enjeux présentés.....	12
6.1. Améliorer la qualité de service : temps de parcours réduits, confort de la liaison améliorée.....	13
6.2. Améliorer la sécurité.....	13
6.3. Réponse aux capacités de financement des collectivités.....	13
6.4. Insérer le projet par rapport à l'occupation humaine environnante.....	13
6.5. Irriguer l'espace régional et dynamiser les échanges entre les agglomérations...	14
6.6. Maîtriser les délais. ....	14
7. Une autoroute très spéciale, en guise d'amorce de « corridor d'infrastructures ».....	15
8. Une seule solution : réaménager l'existant .....	16
Conclusion.....	17