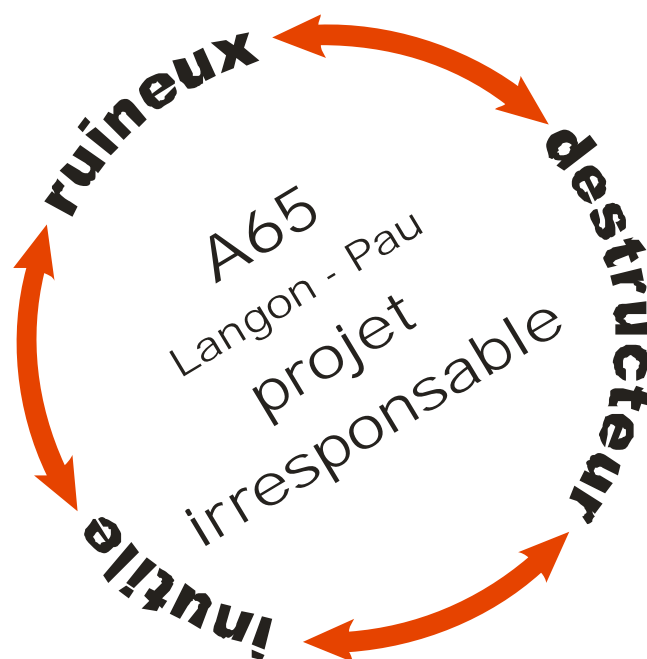


Alternative Régionale Langon Pau

Association Loi 1901



L'association Alternative Régionale Langon Pau, qui regroupe des citoyens, des associations, des syndicats et des partis politiques opposés au projet d'A65, explicite dans le présent dossier les motivations détaillées et documentées de cette opposition

Les arguments sont résumés dans une synthèse préliminaire et repris en détail dans les réponses à 18 questions qui constituent la trame de ce document.

Des renvois signalent, dans le texte qui suit, les questions et les réponses pouvant apporter un complément d'information.

La liste de ces questions constitue le [sommaire](#) du présent document et figure en page 5.

La bibliographie générale ([Chap 19](#), page 72) est classée par ordre alphabétique de l'auteur et indique :

- le numéro des documents lorsqu'ils sont annexés,
- leur page dans le document PDF unique
- le nombre de pages
- les références bibliographiques

Synthèse préliminaire

Le 11 mars 2005, Monsieur Rousset, Président de la Région, avait dans le même temps ouvert et conclu la concertation publique ([chap 2](#), page 9) sur le projet A65 en ces termes: *"L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique doit donc être lancée dès que possible sur la base du scénario entièrement concédé qui est une évidence"* (Réunion régionale de lancement de la concertation pour le choix du scénario de réalisation de la liaison A65). Notre opposition à ce projet d'autoroute Langon-Pau en site neuf et concédée n'ayant pu donc être entendue lors de cette concertation préalable, nous avons rédigé ce dossier pour expliquer pourquoi nous jugeons que cet équipement ne présente pas un caractère d'utilité publique, c'est à dire celui d'un *"bien commun mis à disposition de la collectivité dans des conditions acceptables, socialement, financièrement ou sur le plan environnemental"*.

En premier lieu, nous constatons que ce projet est destructeur pour notre environnement global et local. Il contribuera en effet à renforcer l'effet de serre ([chap 3](#), page 18) qui selon le Plan Climat 2004 du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable provoquera une augmentation des températures de 1,8 à 5,4°C d'ici la fin du siècle. En 1997, la France s'est engagée à Kyoto à maintenir ses émissions en 2010 au niveau de 1990. Entre 1990 et 2002 les émissions de gaz à effet de serre des seuls transports routiers ont néanmoins augmenté de 21%, compromettant gravement les engagements internationaux du pays. Alors que les transports routiers sont déjà les premiers responsables de ces émissions et que le gouvernement, dans son Plan d'action climat, propose de développer des infrastructures alternatives, nous ne pensons pas que la construction d'une nouvelle autoroute réponde au défi essentiel qu'est la lutte contre le réchauffement climatique.

De plus, au niveau local ([chap 4](#), page 24) sur 147 km de bitume en site neuf, c'est une bande de 100 à 150 mètres d'espaces naturels qui sera stérilisée, déséquilibrant des milieux fragiles et menacés comme ceux des zones humides, des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), des Zones de Protection Spéciale (ZPS), des espaces Natura 2000, des zones de captages d'eau potable, des coteaux du Béarn. On peut ainsi évaluer de 1470 à 2200 hectares les espaces naturels sacrifiés, sans compter les péages, bretelles ou parkings. De plus, à raison de 30.000 tonnes par km linéaire, ce sont 4,5 millions de tonnes de granulats qu'il faudra prélever et transporter.

La faune n'est pas non plus épargnée par le projet d'autoroute Langon Pau. 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. Une étude d'incidence sur ce mammifère et sur la Loutre a 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 sont très élevés et les "mesures d'atténuation" à prendre pendant la réalisation du chantier sont particulièrement contraignantes. On peut craindre que tous deux ne soient peu ou pas respectés. Ceci ajouté à la destruction de zones humides et au 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.

Cette infrastructure aura également un impact important sur le patrimoine local ([chap 5](#), page 28).

En plus de ces préoccupations sur notre cadre de vie et celui de nos enfants, nous nous interrogeons sur la pertinence d'un projet qui nous paraît inutile sur de nombreux aspects. Ainsi,

nous avons pu lire dans le Rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport que "les trafics actuels varient de 6.000 à 8.000 véhicules/jour en rase campagne, ils sont de 12.300 v/j entre Langon et Bazas" (annexe R-AC7, Inspection Générale des Finances et le Conseil général des Ponts et Chaussées en février 2003, p.91) et que "le trafic attendu pour 2020 est de 12.124 véhicules/jour entre Langon et Pau" (p.93) ([chap 6](#), page 31).

Ces prévisions ne prennent pas en compte les conséquences qu'aura l'augmentation du prix du pétrole sur le transport routier dans les années à venir ([chap 7](#), page 37). En effet comme le précise Didier Houssin (Directeur général du Bureau de Recherche Géologique et Minière) le développement du transport routier de marchandises de ces dernières décennies s'est fait en bénéficiant d'un pétrole abondant et bon marché (Problèmes économiques n°2889). Nous entrons néanmoins à présent selon Jean Laherrère (Géologue-géophysicien et ancien directeur des techniques d'exploration chez Total) dans une époque de pétrole cher dont le triplement du prix depuis l'année 2000 est une première illustration (Futuribles n° 315). La fin du pétrole bon marché et l'absence à ce jour d'alternatives énergétiques efficaces pour le transport auront pour conséquence une réduction du trafic routier et le développement des autres moyens de transport (voir Plan Climat du Gouvernement, 2004).

Le trafic de 12.000 véhicules par jour en 2020 ne sera donc même certainement pas atteint, alors que le seuil à partir duquel une autoroute concédée est rentable est de 20.000 véhicules par jour. Nous imaginons donc que ce sont d'autres raisons que celles du trafic qui motivent la construction de cet axe surdimensionné, comme la sécurité par exemple.

Nous sommes préoccupés par les questions de sécurité routière, mais les rapports officiels disponibles montrent que le trajet existant n'est pas accidentogène ([chap 8](#), page 40) (Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement du Sud-Ouest, mai 2001, Etude d'Avant Projet Sommaire, option Aménagement de l'Itinéraire Existant). Rien, à ce sujet, n'est par ailleurs prévu dans le projet pour la sécurisation des D932, 933 et RN 524 et 134 (Avant Projet Sommaire p.31) qui seront toujours utilisées pour les trajets locaux et ceux, très nombreux, qui ne voudront pas ou ne pourront pas payer le péage.

Le désenclavement ([chap 9](#), page 46) de la région et son développement économique ([chap 10](#), page 47) est une autre raison avancée. Pourtant, le rapport de la Cour des Comptes de 1992 (cité p266 du Rapport au gouvernement « Pour une politique soutenable des transports » réédité en 2000) rappelle que si *« la relation de cause à effet entre infrastructures et aménagement du territoire est toujours invoquée ; elle est rarement théorisée et, en tout cas, elle n'est pas clairement établie. La fréquence de l'argumentation, avant réalisation, a pour contrepartie la faiblesse de la preuve quantifiée, après réalisation. »* Ainsi, cet argument de la structuration du territoire par les infrastructures relève apparemment plus du slogan que de la réalité. Jean Marc Offner, chercheur au CNRS et à l'École Nationale des Ponts et Chaussées parle même à ce sujet de "mythe politique" et de "mystification scientifique" (Offner, 1993, L'espace Géographique n°3). En outre, le lien entre de nouvelles voies autoroutières et le développement économique local est étudié depuis de nombreuses années par des économistes des transports sans que les conclusions soient réellement positives ([chap 11](#), page 52). Emile Quinet, chercheur reconnu et membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées, publia en 1998 une synthèse de ces travaux. Il retenait essentiellement qu'il n'y a pas de lien automatique entre la création d'une autoroute et la localisation des activités économiques, que *« si les transports contribuent à augmenter l'activité dans certaines zones, il y a bien des zones où elle se réduit. »* et que ceci *« se traduit par une polarisation, c'est-à-dire un renforcement des zones fortes (...), les réseaux autoroutiers ont développé des métropoles régionales au détriment des pays qui les entourent. »*

Les expériences passées montrent donc qu'il n'y a pas de développement économique à attendre de l'A65, et que si celui-ci se produit, il se fera au profit de Bordeaux et Pau et au détriment des zones traversées, renforçant ainsi un peu plus les déséquilibres régionaux ([chap 12](#), page 56). Nous sommes également préoccupés par le financement de cette nouvelle infrastructure. En plus d'être inutile, ce projet nous paraît en effet ruineux pour la collectivité. Le coût des travaux est

estimé actuellement à 1 milliard d'€. Son déficit annoncé ([chap 13](#), page 57), de l'aveu même des autorités et du fait de l'insuffisance du trafic, est de 500 millions d'€, et sera financé par les contribuables sous la forme d'une « subvention d'équilibre » versée à la société concessionnaire. 250 millions d'€ seront à la charge des seuls aquitains (Direction Régionale de l'Équipement, mars 2005, A65: quelle autoroute?). Ceci n'est pas acceptable financièrement ([chap 14](#), page 59) pour un projet dit « d'utilité publique ». Ces coûts nous semblent disproportionnés par rapport aux avantages qui ne résident que dans de maigres gains de temps.

L'époque actuelle est aux restrictions budgétaires, à la maîtrise de la dette publique qui est d'un niveau tel (1 160 milliards d'€) que selon le ministre de l'économie, *"la France vit au dessus de ses moyens"* (conférence de presse du 20 juin 2005). Il nous paraît ainsi peu à propos d'investir de tels montants dans un projet qui n'était d'ailleurs pas classé comme prioritaire par le rapport d'audit 2003 de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées pour qui *"la nécessité d'une autoroute concédée de bout en bout n'[était] pour l'heure pas démontrée"* (p.41).

Financer un projet d'un tel coût qui n'est pas classé comme prioritaire par les experts des Ministères de l'Économie et de l'Équipement alors que les ressources publiques sont rares, nous paraît pour le moins irresponsable.

La réalisation de ce projet comporte très peu d'avantages. Son utilité est très faible compte tenu du trafic existant et prévu, il ne répond pas à un besoin de sécurité particulier et n'apporterait pas de développement économique à la région. Par contre, les dommages qu'il causerait sur les territoires traversés ainsi que son poids sur les finances publiques seraient incroyablement élevés. Suivant en cela la décision, sur les mêmes motifs, du Conseil d'État le 28 mars 1997 d'annuler le décret d'utilité publique de l'A400 en Haute Savoie ([chap 15](#), page 62), Nous estimons donc que le projet A65 ne présente pas un caractère d'utilité publique.

Par contre, un aménagement sécurisé de l'itinéraire existant ([chap 16](#), page 64) qui répondrait réellement aux besoins et serait accessible à tous nous paraît beaucoup plus approprié.

Nous sommes également très inquiets de constater que ce projet, présenté au cours des réunions de concertations et dans le dossier d'enquête comme strictement régional, est identifié dans de nombreux documents officiels comme un axe européen. ([chap 17](#), page 66)

Pour finir, on ne peut être qu'affligé par la présentation du bilan coûts-avantages présenté à la fin du dossier 1/5 d'enquête publique. Ce bilan prétend que le projet A65 a une rentabilité de 3€ pour 1€ investi à l'horizon 2010. Les méthodes utilisées pour ces calculs sont d'une rigueur scientifique très controversée et sont ici utilisées de façon biaisée, dans l'objectif unique de légitimer la construction de cette nouvelle autoroute ([chap 18](#), page 68), ce qu'aucun argument objectif et fondé ne saurait par ailleurs justifier.

Sommaire

| | |
|--|----|
| Synthèse préliminaire..... | 2 |
| Sommaire | 5 |
| 1 - Qu'est ce qu'Alternative Régionale Langon Pau?..... | 6 |
| 2 - Les avis des populations et des associations ont ils été entendus lors de la concertation publique?..... | 9 |
| 3 - Ce projet est-il compatible avec les engagements français de lutte contre le réchauffement climatique? | 18 |
| 4 - Quelles seront les conséquences environnementales locales de ce projet? | 24 |
| 5 - Quelles seront les conséquences patrimoniales locales de ce projet ? | 28 |
| 6 - Le trafic justifie-t-il la construction d'une autoroute? | 31 |
| 7 - Quelle conséquence sur les transports aura l'augmentation du prix du pétrole? | 37 |
| 8 - La liaison existante Langon-Pau est elle accidentogène? | 40 |
| 9 - Qu'est ce que le désenclavement? | 46 |
| 10 - Les zones traversées ont-elles besoin d'une autoroute pour se développer? | 47 |
| 11 - Les autoroutes créent-elles de l'activité et des emplois? | 52 |
| 12 - Le projet d'A65 comporte-t-il un intérêt régional? | 56 |
| 13 - Ce projet d'autoroute est il rentable?..... | 57 |
| 14 - Combien ce projet va-il coûter aux contribuables? | 59 |
| 15 - Quelle est la jurisprudence du Conseil d'Etat sur les autoroutes? | 62 |
| 16 - Quelle alternative au projet d'A65?..... | 64 |
| 17 - L'A65 est elle le prémisses d'un axe européen de transport? | 66 |
| 18 - Peut-on se fier aux conclusions du bilan coût-avantages ? | 68 |
| 19 - Bibliographie générale | 72 |

1 - Qu'est ce qu'Alternative Régionale Langon Pau?

Alternative Régionale Langon Pau (ARLP) est une association qui s'est donnée pour objectif d'empêcher la construction de l'autoroute A65 car elle juge que c'est un projet ruineux, inutile et destructeur.

Elle est administrée par des citoyens et a été mise en place par des Associations, des Syndicats, et des Partis Politiques.

Les arguments d'ARLP sont des arguments d'intérêt général.

ARLP a prévu d'exercer un recours en Conseil d'Etat aux fins d'annuler le décret d'utilité publique du projet A65 s'il devait être signé par le premier ministre après l'enquête publique.

Statuts d'ARLP

I – CONSTITUTION

Article 1: Il est créé conformément à la loi du 1er juillet 1901, une Association dénommée:

ALTERNATIVE REGIONALE LANGON-PAU - ARLP -

Article 2: le siège social est fixé à : Mairie de Bostens- 40090 BOSTENS

Il pourra être transféré par simple décision du Conseil d'Administration. La durée de l'Association est illimitée.

II - BUT

Article 3: L'Association a pour objet de défendre l'intérêt général

- en constituant un dossier en vue d'aller en Conseil d'Etat, si une décision ministérielle venait à déclarer la réalisation du PROJET A65 entre Langon et Pau,
- en informant la population de tout ce qui concerne la construction des routes et autoroutes, concédées et non concédées.

III - ORGANISATION

Article 4: L'Association se compose de Membres Actifs. Pour être admis en qualité de Membre Actif, il faut être agréé par le Conseil d'Administration et avoir payé la cotisation annuelle exigée.

Pourront adhérer : tout citoyen, toute association, tout syndicat, tout parti politique.

IV COTISATIONS - DONNS

Article 5: Les Membres de l'Association payent une cotisation annuelle. Cette cotisation est déterminée par le Conseil d'Administration et approuvée par l'Assemblée Générale.

Tout citoyen, adhérent ou non à l'Association, peut effectuer un don. Les dons seront déposés sur un compte bloqué et serviront uniquement à financer un éventuel recours en Conseil d'Etat.

Les cotisations « adhésions » seront acquises à l'Association.

Par contre, les fonds non utilisés du compte bloqué seront reversés aux donateurs au prorata de leurs dons.

Article 6: Tout adhérent qui ne serait pas à jour de sa cotisation au moment de l'Assemblée Générale ne peut participer aux délibérations de celle-ci.

V - ADMISSION - EXCLUSION - DEMISSION

Article 7: Toute adhésion doit faire l'objet d'une décision du Bureau. Le seul fait d'avoir demandé l'admission, suppose de la part des Candidats la connaissance des Statuts et l'engagement à s'y conformer.

Article 8: La radiation pourra être prononcée pour les motifs suivants: non respect des dispositions statutaires ou des décisions de l'Association; action ou conduite susceptible de nuire aux intérêts de l'Association. L'exclusion est prononcée par le Bureau.

Article 9: Tout Membre pourra se retirer de l'Association après en avoir avisé le Président par écrit.

VI - ADMINISTRATION

Article 10: L'Assemblée Générale Constitutive désignera à la majorité simple un CONSEIL D'ADMINISTRATION, constitué d'un nombre impair de citoyens MEMBRES (siégeant uniquement en tant que citoyens et non en tant que

représentants d'autres organisations). Le Conseil d'Administration choisit un Bureau parmi ses Membres, composé comme suit:

- un Président, deux Vice-Présidents, un Secrétaire, deux Secrétaires-Adjoints, un Trésorier, deux Trésoriers-Adjoints. Nul ne peut faire partie de ce bureau s'il n'est pas majeur.

Article 11: Tous les membres du Conseil d'Administration sont élus pour TROIS ANS, et renouvelables par TIERS, chaque année. La première et la seconde année, le tableau des renouvellements sera établi par tirage au sort. Les Membres du Conseil d'Administration sont rééligibles.

Article 12: Si au cours d'une année, un Membre démissionne ou décède, le Bureau pourvoit à son remplacement qui sera soumis pour ratification au Conseil d'Administration suivant.

VII - ATTRIBUTIONS

Article 13: Le Président veille à l'exécution des Statuts et Règlements. Le Bureau fixe l'ordre du jour des réunions et Assemblées Générales, et le Président signe conjointement avec le ou la Secrétaire les procès-verbaux des séances. Il représente, avec les Vice-Présidents, l'Association auprès des autorités compétentes.

Article 14: Le Président représente l'Association dans tous les actes de la vie civile et est investi de tout pouvoir à cet effet. Il a notamment qualité pour ester en justice au nom de l'Association tant en demande qu'en défense.

Article 15: Les Vice-Présidents suppléent en cas d'empêchement le Président. En cas d'absence de ceux-ci, les réunions sont dirigées de préférence par le Membre le plus ancien.

Article 16: Le Secrétaire et les Secrétaires- adjoints sont chargés de la correspondance et des convocations, sur indication du Président.

Article 17: Le Trésorier est dépositaire des fonds de l'Association et tient la comptabilité. Il encaisse les cotisations et les dons, assisté des Trésoriers-Adjoints. Les comptes sont présentés à l'Assemblée Générale qui les ratifie, s'il y a lieu, et lui donne quitus de sa gestion.

VIII - ASSEMBLEES

Article 18: Chaque année, les Membres de l'Association se réunissent en Assemblée Générale Ordinaire sur Convocation du Président. L'Assemblée se compose de tous les membres actifs, à jour de leur cotisation. La date et l'ordre du jour sont fixés par le Bureau. Sont présentés à l'Assemblée Générale le Rapport Moral par le Président et le Rapport Financier par le Trésorier. Pour être admises, les résolutions doivent obtenir la majorité des voix.

Article 19: Des Assemblées extraordinaires peuvent avoir lieu, soit sur convocation du Bureau si l'intérêt de l'Association l'exige, soit à la demande des deux tiers de l'effectif de l'Association.

IX - RESPONSABILITE CIVILE DE L'ASSOCIATION

Article 20: Il sera contracté une assurance qui concernera l'Association en tant que personne morale et les Membres et Administrateurs en tant que personnes physiques.

X - MODIFICATION DES STATUTS - DISSOLUTION

Article 21: Les présents Statuts ne pourront être modifiés que par l'assemblée Générale extraordinaire et que si la moitié des adhérents est présente. Les décisions ne peuvent être prises qu'à la majorité des 2/3. Si l'Assemblée n'atteint pas le quorum, une nouvelle Assemblée est convoquée dans les 15 jours qui suivent. La deuxième Assemblée délibère valablement quel que soit le nombre de présents.

Article 22: La dissolution de l'Association ne peut être acquise que si les Membres actifs, à jour de leur cotisation, réunis en Assemblée Générale Ordinaire ou Extraordinaire, se sont prononcés pour. En cas de dissolution, l'actif des cotisations de l'Association devra être reversé à une Association humanitaire. Les dons seront reversés comme convenu dans l'article 6.

Article 23: Tous les Membres adhérents à l'Association acceptent les présents Statuts sans restriction.

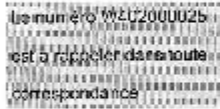
Statuts approuvés par l'Assemblée Générale Constitutive du 25 janvier 2006 à Bostens

Le Président Bernard GROBON (33), Les Vice-Présidents Bernadette DURAC (64) et Julien MILANESI (40), Les Trésoriers Christian DUPRAT (40), Adjoints Pierre-Jacques. PINET (33) et Mireille BARRERE (64), Les Secrétares Yvonne LABOURDETTE (40) et adjoints Philippe GRAEFF (64) et Michèle SAINT MARC (33).



PREFECTURE DES LANDES

Direction de l'Administration Générale
et de la Réglementation
Bureau des Associations
24 rue Vivanti Hugo
40021 - MONT-de-MARSAN Cedex
Mme Annie LABARTHE : 05.56.06.58.91



Récépissé de Déclaration de CREATION
de l'association n° W40200025

Vu la loi du 1er Juillet 1901 relative au contrat d'association ;
Vu le décret du 16 Août 1901 portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi précitée ;

Le Préfet des LANDES

donne récépissé à **Monsieur le Président**
d'une déclaration en date du : **13 mars 2006**
faisant connaître la constitution d'une association ayant pour titre :

ALTERNATIVE REGIONALE LANGON-PAU ARLP

dont le siège social est situé : **Mairie de Bostens**
40090 BOSTENS

Décision prise le : **25 Janvier 2006**

Pièces fournies : **Liste d'adhérents**
Notices JO
Procès verbaux

MONT-DE-MARSAN, le 13 mars 2006

Le Préfet,
Pour le Chef de Bureau
et par délégation
le Secrétaire Administratif

Dominique GOURDON

Loi du 1er juillet 1901 sur les associations de personnes, art. 10 et 11. Décret du 16 août 1901 article 3.
Les associations déclarées sont soumises, dans les trois mois, à une déclaration de création au préfet, ainsi que toutes les modifications apportées à leur statut.
Des modifications et changements ne sont opposables aux tiers qu'à partir de la date de leur déclaration au préfet.
Les modifications et changements seront, en outre, considérés non opposables aux tiers s'ils ont été déclarés aux autorités administratives ou judiciaires, chaque fois qu'elles interviennent.
Article 11 du décret 1901, article 11.
Remarque: une amende de 200 € en première instance, et 400 € en deuxième instance, qui auront été réglées, est applicable aux dispositions de l'article 11.
NOTES :
- Inscription au Journal Officiel des modifications portant sur le siège social d'une association est facultative. Elle ne peut être exigée des tiers par le récépissé émis par les services préfectoraux lorsqu'ils ont été déclarés.
La loi n° 197 du 10 janvier 1974 modifiée relative à l'information, aux relations et aux libertés applicables à la distribution relative à votre association dans les collectivités locales, les services préfectoraux et les services de l'Etat concernés. L'article 46 de cette loi vous garantit un droit d'accès et de rectification. Ce droit peut s'exercer auprès du préfet ou du sous-préfet de l'arrondissement du siège de votre association, pour les données à caractère personnel concernant les personnes physiques déclarées membres de votre association, à l'exception de celles administratives.

2 - Les avis des populations et des associations ont ils été entendus lors de la concertation publique?

Concertation

De quelle concertation s'agit-il ? Sous quelle forme l'avis des populations a-t-il été recueilli ?

Le 20/12/1993, dans un souci de cohérence régionale, le Conseil Régional se prononce à l'unanimité pour une liaison rapide Bordeaux-Pau. La liaison autoroutière est écartée lors du débat.

Sondage BVA Aquitaine mai 1999.

Ce sondage réalisé pour le journal Sud-Ouest et Environnement magazine, donne clairement la position des Aquitains.

16% seulement sont en faveur de nouvelles autoroutes.

39% pour l'élargissement des routes existantes.

30% pour l'amélioration du réseau TER.

Concertation de 1995

Le dossier d'enquête présente ainsi la consultation des communes :

« La réflexion menée dans le cadre des études préliminaires de 1994, a été présentée lors d'une large concertation lancée le 20 janvier 1995, réunissant les principaux responsables politiques, socio-économiques et associatifs intéressés par la globalité du projet.

Relayée par des réunions à l'échelle départementale dans chaque préfecture, et locales dans chacune des sous-préfectures, cantons et communes concernées, cette concertation a fait l'objet d'une forte mobilisation et participation des collectivités et des citoyens.

Globalement, les objectifs généraux... ont recueilli un large consensus de l'ensemble des acteurs socio-économiques et politiques aquitains et de la population ».

Qui se souvient dans la population d'avoir eu la moindre possibilité d'émettre un avis ?

CONSULTATION DES ACTEURS LOCAUX – MAI - JUIN 2001

Selon les délibérations de plusieurs communes, *« l'objectif de cette consultation [était] de faire l'inventaire des contraintes et de recueillir les avis, tout en sachant que dans les deux cas, tracé neuf ou 2x2 voies, les contraintes [seraient] identiques, cet axe devant remplir les conditions d'une voie sûre et rapide de type autoroutier. »*(Délib CM Cazères/Adour 20 06 2001 - page 1)

Il est alors remarqué par quelques municipalités que le délai pour se prononcer sur deux gros dossiers et informer les habitants est très court. Peut-être ne faut-il pas trop réfléchir et aller vite, voire se précipiter, sur un sujet sensé représenter l'avenir de notre région ?

Depuis le début, il n'a jamais été demandé aux communes d'émettre un avis sur le fond, ni sur la forme du tracé de l'axe Langon Pau. La seule question a été de se prononcer sur le choix déjà défini du tracé. On se rend ainsi compte que la totalité des communes se détermine en «défendant» légitimement son territoire. Peu d'entre elles émettent un avis général sur l'objectif de la liaison.

Dans les Landes, 23 communes sont concernées:

Bourriot-Bergonce, Retjons, Arue, Roquefort, Sarbazan, Pouydesseaux, Bostens, Lucbardez-et-Bargues, Gaillères, Bougue, Saint-Cricq-Villeneuve, Pujo-le-Plan, Laglorieuse, Maurrin, Saint-Gein, Hontanx, LeVignau, Cazères-sur-l'Adour, Aire-sur-l'Adour, Latrille, Sorbets, Miramont-Sensacq, Saint-Agnet.

Voici des extraits et résumés fidèles de l'expression des conseils municipaux. Les documents originaux sont fournis en annexes.

Les commentaires d'ARLP sont signalés.

BOURRIOT-BERGONCE

-« désenclavement de notre région »

-« implantation éventuelle de nouvelles industries »

-« il n'en demeure pas moins que quelques inconvénients sont soulevés et en particulier sur notre commune cependant peu touchée. »

Décide de se réserver le droit de se prononcer favorablement ou non suivant l'avancement du dossier.

RETJONS

-« Nous ne reconnaissons pas cette bande dans le dossier que nous étudions aujourd'hui. »

-« Sur la carte de 1996 qui nous donnait satisfaction, la bande exclut complètement le bourg de Retjons. »

- « Nous ne pouvons envisager de revenir sur une concertation et une délibération qui font toujours ici l'unanimité »

« C'est le tracé le plus à l'Est possible pour G et H dans le cadre de l'arrêté ministériel du 29 mars 1996 qui recevra notre avis favorable. Nous refusons fermement la proposition Ouest »

Commentaire : le tracé qui évite le village est donc vivement demandé !

ARUE

Prend connaissance du dossier de l'Aménagement de l'Itinéraire Existant

Avantages :

-pas de nouvelles trouées dans la forêt.

-franchissement dénivelé sur la route départementale 932, qui renforcera la sécurité des usagers.

- gratuité pour les usagers.

Inconvénients :

-certaines propriétés bâties seront amputées et subiront des nuisances sonores.

-pénalisation pour les riverains, car le seul accès se trouvera à Roquefort.

-cet aménagement provoquera l'isolement de certains quartiers et limitera sérieusement les liaisons inter communales.

Commentaire : le projet autoroutier en site neuf n'est même pas évoqué.

ROQUEFORT

- se prononce fermement pour une solution autoroutière.

- demande fermement qu'un échangeur soit installé à Roquefort.

- demande que le passage des hors gabarits soit pris en compte dans le futur cahier des charges.

- demande que si la solution de la 2x2 voies était retenue, l'option APP ouest soit choisie.

Commentaire : il n'y aura pas d'échangeur à Roquefort malgré les promesses faites et le passage des hors gabarits n'a pas été pris en compte.

SARBAZAN

Commentaire : (« Catastrophisme » de rigueur pour se prononcer en faveur du tracé qui épargne le village).

POUYDESSEAUX

Commentaire : Nous n'avons pas obtenu l'avis de délibération.

BOSTENS

- se prononce contre l'option autoroutière neuve et confirme sa position en faveur de l'itinéraire existant en deux fois deux voies.

- les dessertes de nos villes et villages sont beaucoup plus nombreuses qu'avec une autoroute, ce qui permet de ne pas isoler nos campagnes.

- l'environnement se trouve davantage préservé.

- le coût de réalisation d'un aménagement sur place est inférieur.

- la gratuité pour les usagers permet un égal accès à la sécurité.

- le trafic prévu pour une autoroute neuve étant très faible, la construction, l'entretien et l'exploitation d'une autoroute entraînerait un lourd déficit à supporter par la collectivité.

- l'entretien des voies existantes sera en tous les cas maintenus.

- la qualité de vie des habitants de notre village se trouverait compromise par le choix de l'autoroute.

Toutefois, dans l'éventualité de l'option du tracé neuf, le conseil municipal ne peut se satisfaire que du fuseau J1... le réseau autoroutier amputerait la commune de près d'un tiers.

L'assemblée communale tient à préciser qu'en 1997, lors d'une réunion de concertation à Sarbazan pour le fuseau de 1000 mètres, les communes de Pouydesseaux, Lucbardez, Gaillères et Bostens avaient pris position en faveur d'un fuseau semblable au fuseau J1.

LUCBARDEZ-ET-BARGUES

Bien que regrettant ce délai très court, donne les avis suivants :

- option aménagement de l'itinéraire existant : le doublement de la voie existante offrirait une liaison gratuite ouverte à tous. Sa modernisation permettrait d'accroître la sécurité pour tous les usagers et notamment pour les landais qui l'utilisent tous les jours. Cet itinéraire comportant 10 échangeurs (contre 6 en tracé neuf) assurerait une meilleure desserte locale tout en préservant les bassins de vie existants.

- option tracé neuf : le conseil émet un doute sur la rentabilité de ce projet qui offre plus de nuisances... J2, K2 seraient moins traumatisants et ont l'avantage d'être plus courts et donc moins onéreux.

GAILLERES

« La commune de Gaillères n'est pas directement concernée par ce projet ... ne maîtrisant pas l'impact de ces nuisances, dans la mesure où cette liaison rapide (Mont de Marsan / Pillelardit) n'est pas mentionnée dans le projet, nous émettons un avis défavorable sur cette version ».

L'option préconisée dans le tracé neuf ne vise qu'à minimiser son impact sur le village. N'émet pas d'avis défavorable, sous réserve que le tracé soit le plus à gauche possible...

BOUGUE

Se prononce fermement contre un projet autoroutier en site neuf.

Confirme son choix pour l'aménagement de l'itinéraire existant. Les raisons en sont nombreuses :

-Aspect sécurité : cet aménagement sécurise la voie existante (que les landais continueront à prendre) en supprimant les points noirs actuels. Sécurise les villages traversés (contournement).

-Maillage, desserte : il permet d'irriguer le territoire et contribue au développement économique, notamment autour des échangeurs plus nombreux, contrairement à l'autoroute dont les accès se trouvent à 30 ou 40 Kms les uns des autres. L'aménagement de l'axe actuel permet l'accès des populations des villes et villages riverains, alors que ces usagers ne seront en rien concernés par l'autoroute.

-Environnement : il cause moins de dégâts dans l'environnement, car il génère moins de nouvelles surfaces goudronnées. Le contournement des villages diminue la pollution sonore et gazeuse, améliore la qualité de vie des habitants.

-Economie : outre le moindre coût de cette option, la gratuité du parcours demeure un élément essentiel. Les Landais seront moins pénalisés en tant que contribuables et en tant qu'usagers.

-Services : il est démontré par l'étude faite le CETE qu'il sera davantage emprunté que l'autoroute, il contribuera ainsi à un meilleur développement des zones traversées.

Commentaire : développement d'arguments sur le bien-fondé du choix d'itinéraire

SAINT CRICQ VILLENEUVE

Le conseil municipal décide de se prononcer pour l'aménagement de l'axe déjà existant entre Captieux et Aire sur l'Adour, le seul qui puisse sauvegarder l'économie des cantons traversés avec une meilleure desserte pour un meilleur développement et une nuisance moindre pour les populations concernées.

PUJO LE PLAN

Opte pour l'aménagement de l'itinéraire existant, le projet autoroutier pénalisant fortement la commune.

Les deux fuseaux proposés en tracé neuf, vont à l'encontre des intérêts de la population pujolaise, coupant la commune en deux et n'apportant que de nuisances.

SAINT GEIN

Pour le tracé neuf, arguant de la catastrophe pour la commune si une déviation était mise en place, qui se ferait au détriment des commerces locaux, si difficiles à préserver.

Considère le nombre d'accidents sur cet axe très fréquenté.

Commentaire : Saint-Gein est fortement concernée par l'aménagement de l'existant, égratigné par le tracé neuf. Les petits commerces - un restaurant et une épicerie à Saint Gein ! - sont les premiers à pâtir de l'autoroute (dossier d'enquête page 200). La sécurité est plus importante avec un aménagement de l'existant qu'avec un tracé neuf !

LAGLORIEUSE

Les atouts majeurs du doublement de l'itinéraire existant sont :

- la gratuité qui induit un attrait économique évident,

- une accessibilité plus importante que dans l'hypothèse autoroutière plus d'échangeurs), des infrastructures plus légères que dans l'hypothèse autoroutière (pas de poste de péage), donc un coût moins important,
- des travaux moins traumatisants pour l'environnement, dans la mesure où il est prévu au maximum de tirer profit de l'existant.
Par contre, cette solution paraît entraîner des nuisances plus importantes pour les riverains, moins épargnés dans les secteurs où l'on optera pour le doublement sur place du tracé.

MAURRIN

Epargnée par le tracé neuf et en relation avec la communauté de commune du Pays Grenadois, intéressée par l'échangeur du Tréma, souhaite un échangeur aux Arbouts.

Commentaire : Le Tréma, limitrophe, intéressant initialement la communauté de communes pour les taxes qu'elle récupère, a disparu au profit de l'échangeur Nord accaparé par Aire sur l'Adour. Celui des Arbouts ne sera pas réalisé.

HONTANX

Pour le tracé neuf avec un échangeur complet aux « Arbouts », permettant le désenclavement de la zone gersoise tout en gardant une unité économique tournée vers la production AOC (Armagnac - Floc de Gascogne).

Commentaire : (l'échangeur des Arbouts ne sera pas réalisé. L'ouverture souhaitée vers le Gers n'existera pas).

LE VIGNAU

Commentaire : touché par les trois scénarios, choisit celui qui le pénalise le moins.

CAZERES SUR L'ADOUR

S'exprime sur les deux tracés sans donner de préférence, mais souhaite pour chacun d'eux un échangeur au Tréma.

Commentaire : (Cazères ne l'aura pas).

AIRE SUR L'ADOUR

Communauté de communes ne prendra pas position sur les différents tracés du fuseau des 300 mètres, laissant à chaque commune le soin d'en débattre.

Demande que, quel que soit le scénario retenu (autoroute ou solution mixte), un échangeur soit impérativement implanté au nord de la commune d'Aire sur l'Adour.

Commentaire : sont prévus 1 échangeur complet au nord et ½ au sud seulement (DE 1/5 page 88).

Compte tenu de leur localisation au sud d'Aire sur l'Adour, l'itinéraire neuf à péage était la seule proposition faite aux communes à suivre.

LATRILLE

« Tous les participants ont décidé d'un commun accord de ne pas faire de choix pour l'un ou l'autre des deux fuseaux, car les nuisances semblent aussi importantes des deux côtés »

Il est à noter que le manque de concertation de la part de ces services ayant élaboré ces fuseaux est regrettable. Nous sommes victimes du tracé de la déviation d'Aire sur l'Adour et tenons à rapporter ici le mécontentement des habitants ».

SORBETS

Aucune objection, la commune, ses habitants et ses exploitations agricoles ne subissant aucun préjudice.

MIRAMONT-SENSACQ

Favorable au tracé neuf, « strictement limitrophe », sinon « se heurterait à l'opposition résolue et déterminée de l'ensemble de la population, des agriculteurs, des organisations professionnelles agricoles et du Conseil Municipal ».

SAINT AGNET

Le fuseau P1 est moins pénalisant.

VILLENEUVE DE MARSAN

« Communauté de communes » n'est pas expressément sollicitée... demande expressément que soit retenu le projet de positionnement d'un échangeur complet pour le canton de Villeneuve de Marsan. »

La commune de Villeneuve serait la seule de cette importance à ne pas bénéficier d'un échangeur complet (Arbouts), la privant singulièrement d'une disposition essentielle à sa reconnaissance sociale ou économique.

En conclusion, il n'est pas étonnant, qu'en fonction d'une problématique ainsi posée, les communes se prononcent pour le tracé qui les épargne le plus. On peut ainsi conclure, comme il est fait dans le dossier d'enquête, qu'il y a quasi consensus ou peu d'opposition particulière. Arguant de cette soi-disant très large concertation, cela laisse toute latitude pour orienter et favoriser la solution que l'on veut voir adopter.

De même, les délibérations des Conseils Municipaux de Gironde et Pyrénées-Atlantiques se prononcent pour l'une ou l'autre des options en fonction de celle qui les pénalise le moins, quitte à repousser le projet chez le voisin.

CONCERTATION PUBLIQUE DE MARS AVRIL 2005

Le préfet d'Aquitaine a organisé une large concertation avec les acteurs du territoire et le public, conformément à l'article L.110-1 du code de l'environnement.

11 mars 2005 - Réunion Régionale de lancement de la concertation – Extraits du compte rendu officiel.

M. Gehin, Préfet de région Aquitaine: *«La présente concertation va permettre de choisir un scénario à soumettre à M. le Ministre des Transports qui retiendra le scénario qui servira de base à l'APS.»*

65000 plaquettes d'information (diffusion massive d'un choix déjà fait !) seront distribuées et mises à disposition du public.

Monsieur Rousset, Président de la Région, souhaite que le retard ne continue pas à s'accumuler : *«L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique doit donc être lancée dès que possible sur la base du scénario entièrement concédé qui est une évidence»* (la décision du Président du Conseil Régional est publiquement annoncée alors même que la consultation de la population n'a pas démarré).

Monsieur Rousset : *«Il ne s'agit en aucun cas d'une liaison autoroutière Bordeaux-Saragosse. Un tel discours correspondrait à un « sabotage » (ce mot laisserait-il entrevoir un projet différent de celui qui est présenté ?). Il y a d'autres types d'aménagement à prévoir entre Pau et le Somport ».*

Monsieur Lasserre, Président du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques... note avec ironie le titre du dossier de communication « Quelle autoroute ? ».

Madame Lignère-Cassou, député des P-A... *«s'interroge sur la pertinence de mener des réunions publiques positionnées dans les communes où la réalisation des échangeurs est susceptible d'être différée, dans la mesure où la question des échangeurs risque de nuire au dialogue sur l'opportunité du sujet.»*

Monsieur Carrère, Sénateur, Vice-président de la Région Aquitaine : *«A la question pourquoi A65 ? il n'y a qu'une seule réponse, c'est l'Aquitaine.»* Monsieur Carrère invite l'administration à la vigilance quant aux mots qu'elle utilisera pour présenter au public le résultat du premier tour de la consultation des candidats concessionnaires qui ont tous préféré une solution en autoroute concédée de bout en bout.

Monsieur Massenet *«La réutilisation de l'itinéraire existant serait une solution très intéressante s'il ne s'agissait pas de faire une autoroute. Le parti d'aménagement en autoroute fait que cette solution n'est pas moins chère pour l'environnement»* (réponse faite à Monsieur Barbedienne sur la solution de priorité donnée à l'ancien tracé).

La concertation (page 87 du dossier 1/5)

«Cette démarche innovante et complexe a été menée sur la base des trois scénarios de concession combinant des aménagements de l'itinéraire existant et solutions en tracé neuf (TN)».

Les 3 scénarios n'ont pas été discutés en réunion. Le seul scénario discuté a été celui envisagé à l'issue de la consultation des candidats à la concession, à savoir S1.

Par ailleurs, la présentation de l'AIE entre Aire- sur- l'Adour et Pau demandée dans ces réunions n'a été faite que dans le dossier d'enquête, et de façon très succincte et partielle (d'Aire à Garlin).

«Les propos et contributions recueillis à l'occasion de cette concertation ont manifesté une très vive attente sociale, économique et politique en faveur d'une liaison autoroutière notamment au regard des objectifs d'aménagement du territoire, de cohésion régionale et de sécurité portée par le projet.»

Au vu des comptes-rendus, aucune réunion publique, hormis celle de Pau rassemblant quasiment les seuls élus locaux, n'a pu donner cette impression.

«La question de la réalisation des diffuseurs a également été abordée»

Question non seulement posée, mais quasiment la seule débattue par les politiques locaux cherchant uniquement à gagner leur diffuseur sur leur territoire.

«La préférence pour un aménagement en route express à 2X2 voies, gratuit, a toutefois été exprimée par certaines associations au motif d'un trafic plus important et d'une plus grande économie d'énergie». Ce ne sont évidemment pas ces seuls motifs qui justifient la position d'associations. L'aménagement du territoire, la sécurité, l'environnement et la cohésion régionale est infiniment mieux défendue par l'aménagement de l'axe existant.

«A l'issue de la concertation, le bilan dressé en juillet 2005 a été présenté à l'approbation ministérielle la définition du projet soumis à l'enquête».

Les nombreuses associations connaissant le dossier, au contraire de beaucoup d'élus, présentaient des arguments étayés, exprimant très généralement la pensée d'un large public. Elles en étaient véritablement, au vu des réactions quasi unanimes, les porte-parole et n'étaient pas cette expression marginale d'une frange du public.

Voici ci-dessous un tableau récapitulatif des tendances recueillies lors de ces réunions.

(d'après les comptes-rendus de la Concertation pour le choix du scénario de réalisation de la liaison A65 Bordeaux - Mont de Marsan - Pau (site du Ministère de l'Équipement, des Transports et de l'Aménagement du territoire).

| Lieu | Opinions | | | |
|----------------|------------|---------|--------|----------|
| | Opposition | Soutien | Autres | Partagés |
| Pau | 0 | 14 | 5 | |
| Langon | 4 | 5 | 1 | |
| Mont de Marsan | 32 | 2 | 14 | |
| Aire/l'Adour | 19 | 1 | 5 | |
| Roquefort | 20 | 3 | 5 | 8 |
| Uzein | 11 | 2 | 20 | 3 |
| Bazas | 23 | 6 | 5 | 1 |
| Captieux | 18 | 8 | 9 | 6 |
| Garlin | 12 | 12 | 5 | 3 |
| Thèze | 12 | 9 | 4 | 5 |
| TOTAL | 151 | 62 | 73 | 26 |

«La très vive attente sociale, économique en faveur d'une liaison autoroutière» apparaît ici beaucoup moins nettement. L'opposition générale à l'autoroute reste souvent précise et argumentée. Les opinions la défendant s'appuient fréquemment sur des idées reçues, des impressions, des slogans.

Plaquette de Présentation de la Concertation Publique

Cette plaquette qui a inondé les foyers Aquitains concernés par le tracé, est tellement orientée dans son titre, ses arguments, sa présentation, qu'elle en est même moquée par Monsieur Lasserre, Président du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, un des ardents défenseurs de ce projet (voir la réunion d'ouverture de la Concertation).

Photos prises lors des réunions de Concertation.

Les photos prises pendant les séances ont inquiété nombre de personnes, ne comprenant pas en quoi des photos pouvaient servir de façon interne le dossier. Beaucoup ont interprété ceci comme une forme d'intimidation à s'exprimer.

3 - Ce projet est-il compatible avec les engagements français de lutte contre le réchauffement climatique?

Selon le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC, 2001), les gaz à effet de serre provoqueront une augmentation des températures de 1,8 à 5,4°C d'ici la fin du siècle. Ce réchauffement devrait provoquer une hausse du niveau des mers de 40 à 98 cm en 2100 et, bien qu'il soit encore difficile de prévoir plus précisément, les scientifiques anticipent entre autres effets en France (voir RAC (2004), MIES (2000), ONERC (2003), Météo France (2003)) une diminution de l'enneigement de 20 à 40% à 1500 m selon les massifs montagneux, une accentuation des crues et une diminution des réserves en eau des sols, une mutation des systèmes agricoles, une plus grande sensibilité des écosystèmes aux incendies et l'arrivée de nouvelles maladies du fait de la propagation de leurs vecteurs (moustiques par exemple).

En 1997 la France s'est engagée à Kyoto à maintenir en 2010 ses émissions de gaz à effet de serre (GES) au niveau de 1990. Entre 1990 et 2002 les émissions des seuls transports routiers ont néanmoins augmenté de 21% (MEDD, Plan Climat 2004), compromettant gravement les engagements internationaux de la France. Les transports routiers sont en effet les premiers responsables de ces émissions avec une part de 25% des émissions totales en 2002 (MEDD, Plan Climat 2004), chiffre qui ne tient pas compte des émissions des activités connexes telles que la construction des véhicules, le raffinage du pétrole, la construction des routes...

Ces chiffres et leur progression illustrent la domination sans partage de ce mode de transport sur les autres. *"En 2000, l'automobile concentrait 84 % des déplacements intérieurs contre seulement 16 % pour les transports collectifs. Pour les transports de marchandises (hors oléoducs), là aussi le bitume est roi avec, toujours en 2000, 75 % de part du trafic contre 22 % pour le rail et seulement 3 % pour les voies d'eau."* (RAC 2004). Et la tendance n'est pas à la diminution: *"le nombre de voitures particulières est passé de 23,3 millions en 1990 à 28,7 millions en 2002. Le nombre de véhicules utilitaires légers et de poids lourds augmente aussi, passant de 4,22 millions en 1990 à 5,05 millions en 2000 pour les premiers et de 535 000 en 1990 à 627 000 en 2000 pour les seconds. Chiffre éloquent : 2,8 millions de camions ont traversé la France en 1999 soit 39 % de plus qu'en 1993"*.

Parallèlement aux progrès technologiques qui permettent de diminuer les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre des véhicules, mais qui de l'aveu même des experts de l'OCDE (2000) *"ne seront pas suffisants pour maîtriser l'accroissement des effets environnementaux résultant d'une augmentation de la demande de transports"*, il est urgent de réorienter la politique d'offre de transports de voyageurs et de marchandises. C'est d'ailleurs ce que préconisait le Programme National de Lutte contre le Changement Climatique qui jugeait en 2000 qu'il était *"nécessaire d'avoir au niveau national et européen une action sur l'offre d'infrastructures, d'équipements et de matériels en vue de renforcer l'attractivité des modes de transport les plus favorables à l'environnement (et notamment les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux) et de développer de véritables services intermodaux"* (p47).

Au contraire, la construction d'une nouvelle autoroute comme l'A65, par l'augmentation du trafic routier qu'elle générerait et du fait des ressources publiques qu'elle stériliserait au détriment d'investissements dans d'autres modes de transports ne ferait que renforcer le développement du transport routier et éloignerait davantage la France de ces engagements à Kyoto.

La construction de l'A65 contreviendrait donc aux engagements internationaux français en terme de contrôle de l'effet de serre.

Bibliographie et extraits:

- Ministère de l'écologie et du développement durable (MEDD), 2004, Plan climat 2004 – Face au changement climatique agissons ensemble, 88p
- Mission Interministérielle de l'Effet de Serre (MIES), 2000, Impacts potentiels du changement climatique en France au XXIème siècle
- Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique (ONERC), 2003, Conséquences du réchauffement climatique sur les risques liés aux événements météorologiques extrêmes: sur la base des dernières connaissances scientifiques, quelle action locale?
- Météo France, 2003, Régionalisation des changements climatiques, le modèle Arpège-Climat
- Gouvernement français, 2000, Programme National de Lutte contre le Changement Climatique
p.47: "*Ainsi est-il nécessaire : - d'avoir au niveau national et européen une action sur l'offre d'infrastructures, d'équipements et de matériels en vue de renforcer l'attractivité des modes de transport les plus favorables à l'environnement (et notamment les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux) et de développer de véritables services intermodaux*"
- Organisation de Coopération et de Développement économique (OCDE), 2000, Des transports écologiquement viables
« *Les progrès technologiques envisagés ne seront pas suffisants pour maîtriser l'accroissement des effets environnementaux résultant d'une augmentation de la demande de transports. Les transports en l'an 2030 s'éloigneront, plus qu'ils ne se rapprocheront, de la viabilité écologique.* »
- Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques, février 2002, Rapport sur l'évaluation de l'ampleur des changements climatiques, de leurs causes et de leur impact prévisible sur la géographie de la France à l'horizon 2025, 2050 et 2100, 291p
- Extraits relatifs au rôle des collectivités locales dans le programme national de lutte contre le changement climatique
- L'écologiste (édition française de The Ecologist), n°12 Avril-Mai-Juin 2004, volume 5 – n°1, Crise climatique: que savons nous?
- L'écologiste (édition française de The Ecologist), n°12 Avril-Mai-Juin 2004, volume 5 – n°1, Effet de serre, vers l'emballement
- L'écologiste (édition française de The Ecologist), n°8 Octobre 2002, volume 3 – n°2, L'état de la planète
- L'écologiste (édition française de The Ecologist), Hiver 2000, volume 1 – n°2, La crise climatique
- GIEC, 2001, 3ème Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.
- <http://www.manicore.com/>, site d'un ingénieur conseil, expert sur les changements climatiques
- <http://www.ipcc.ch/>, site (en anglais) du GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) qui est une organisation mise en place en 1988, à la demande du G7 (groupe des 7 pays les plus riches : USA, Japon, Allemagne, France, Grande Bretagne, Canada, Italie), son rôle est "d'expertiser l'information scientifique, technique et socio-économique qui concerne le risque de changement climatique provoqué par l'homme".
- 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)
p.6: "*A travers cette étude, le Réseau Action Climat – France et les associations qui le composent ont fait le point sur la problématique des transports et de l'effet de serre. Des idées sur les solutions à mettre en œuvre ont également été émises. Parmi celles ci, trois concepts peuvent être identifiés :*

- Faire reculer la demande de transport routier et aérien en intervenant sur les causes qui en sont à l'origine,
- Encourager un report modal vers les transports les moins nuisibles pour la socioéconomie locale et l'environnement, y compris vers les modes non motorisés en zone urbaine,
- Limiter la consommation moyenne des voitures, camions, avions, etc. mis sur le marché par chaque constructeur."

p.7: " Même si le secteur des transports n'est pas le seul à rejeter des gaz à effet de serre, du fait de son essor continu depuis des décennies, il constitue aujourd'hui en France le principal contributeur. En France, plus du quart (26 %) des émissions brutes de gaz à effet de serre d'origine humaine provient des transports."

p.8: Le CO2 "est la principale composante des émissions de GES du secteur des transports puisqu'il en représente à lui seul 95,25 %." (Chiffres CITEPA du 17/ 10/2002, et suivants)

p.10: " Le mode routier est responsable de 93,5 % des émissions de CO2 (année 2001 , augmentation constante par rapport à 1990), dont les voitures particulières qui en émettent à elles seules plus de la moitié. Le transport aérien est responsable de 4,2 % des émissions de CO2 (progression constante), le transport maritime 1,5 % (très légère progression), le ferroviaire 0,5 % (légère baisse) et autres 0,3 %."

p.10: "Si le constat sur la contribution des transports à l'effet de serre est aujourd'hui déjà très alarmant, tous les scénarios montrent que les perspectives d'avenir le sont encore plus."

p.12: "Concernant le transport de personnes, la part prise par la voiture est prépondérante et ne cesse de progresser. En 2000, l'automobile concentre 84 % des déplacements intérieurs contre seulement 16 % pour les transports collectifs. Pour les transports de marchandises (hors oléoducs), là aussi le bitume est roi avec 75 % de part du trafic contre 22 % pour le rail et seulement 3 % pour les voies d'eau. En parallèle, les distances parcourues s'allongent et le nombre de véhicules s'accroît. L'analyse de l'évolution du parc de véhicules immatriculés montre une augmentation de 20 % en 10 ans. Ainsi, le nombre de voitures particulières est passé de 23,3 millions en 1990 à 28,7 millions en 2002. Le nombre de véhicules utilitaires légers et de poids lourds augmente aussi passant de 4,22 millions en 1990 à 5,05 millions en 2000 pour les premiers et de 535 000 en 1990 à 627 000 en 2000 pour les seconds. Chiffre éloquent : 2,8 millions de camions ont traversé la France en 1999 soit 39 % de plus qu'en 1993."

p.13: " En France, si la politique actuelle des transports se poursuit, les tendances pour 2020 en terme de km construits et de trafic concernant les différents modes de transports seront les suivantes:

- Le quasi doublement du trafic de personnes et de marchandises dans son ensemble d'ici 2020 (en kilomètres voyageurs et tonnes kilomètres).
- La progression de la part du transport par la route et l'aérien (modes les plus émetteurs de GES) et la régression du rail et du fluvial (modes les moins émetteurs de GES)"

p.14: "En 1990, le secteur des transports émettait 33,2 MteC sur 150 MteC d'émissions totales soit 22,1 % des émissions totales de GES. Si la France veut atteindre ses objectifs de Kyoto, il est impératif que le secteur des transports émette 38 à 40 MteC de GES en 2010 et maintiennent ce niveau en 2020, ce qui représente non pas un objectif de réduction ni de maintien des émissions mais bien une limitation de la progression. Or, les derniers chiffres disponibles indiquent pour 2001 un total d'émissions de 40,1 MteC, ce qui veut dire que le seuil à ne pas franchir est déjà dépassé avec 9 ans d'avance."

p.15:"*Au titre de la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (1992), le protocole de Kyoto (adoption en décembre 1997 - ratification par l'Europe en mars 2002) prévoit une réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2008-2012 par rapport à l'année 1990. Cette réduction a été fixée à 8 % pour l'Union européenne. La France quant à elle s'est engagée à ne pas émettre plus de gaz à effet de serre en 2010 qu'elle n'en émettait en 1990 (objectif de stabilisation et ce, quelle que soit sa croissance économique). (...) Afin de respecter ses engagements internationaux de stabilisation des émissions de GES, la France a mis en place en 2000 un Programme National de Lutte contre le Changement Climatique (PNLCC)²². Ce document a été élaboré sous la direction de la Mission interministérielle de l'effet de serre (MIES)²² en collaboration avec le ministère de l'environnement. Le PNLCC propose une centaine de mesures par secteurs d'activité (industrie, transports, agriculture, etc.) afin que la France atteigne ses objectifs. Il est le résultat de rapports issus de groupes de travail réunissant des représentants ministériels, des experts, des acteurs économiques, etc."*

p.16:" *Urbanisme et Aménagement du territoire (- 1,35 MteC):*

Cette partie propose une organisation de l'espace communautaire plus économe en besoin de transport et favorisant les modes de transport les moins émetteurs de GES (transport combiné, rail, voies d'eau) à travers le Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC). Cette meilleure gestion de l'espace doit être couplée avec le renforcement de l'offre d'infrastructures interurbaines (corridors de frets ferroviaires, lignes TGV, amélioration de la desserte portuaire, etc.), le développement des installations intermodales pour le transport combiné (rail-route, fluvial, maritime) et l'accélération des programmes de transports en commun."

p.18:" *Sur la plan des procédures décisionnelles en matière de programmation d'infrastructures de transport, la prise en compte des changements climatiques est très insuffisante. Le manque d'implication des décideurs politiques et économiques à traduire les engagements français de réduction des GES dans les réalisations d'infrastructures, se révèle tout aussi bien dans la question du choix que dans la méthode de décision. Les engagements français et européens en matière d'effet de serre sont très rarement notés au niveau des programmes et des projets majeurs d'infrastructures : ainsi, dans la plupart des Dossiers de Voirie d'Agglomération (DVA : circulaire de l'Etat prévoyant les grands projets d'infrastructures autour et dans les agglomérations), la problématique du changement climatique est totalement oubliée. Le changement climatique est largement sous-évalué dans les calculs de prise en compte des externalités (évaluation socio-économique, voir Seconde partie - B.3). Ces calculs destinés à avoir une estimation des coûts directs et indirects d'une infrastructure accordent une part prépondérante au gain de temps, c'est-à-dire aux impacts économiques du raccourcissement des temps de parcours et ainsi aboutissent toujours à une justification des projets avancés. Le décideur dispose donc de chiffres faussés. Jusqu'à présent, rares ont été les hommes politiques et décideurs économiques à prendre en considération les facteurs environnementaux non locaux. Quand des projets routiers et aéroportuaires ont été abandonnés ou retardés, c'est souvent pour des raisons économiques, politiques ou d'insertion locale (problèmes posés par le tracé) et, cela, le plus souvent, grâce à la mobilisation d'associations locales ou nationales. La justification des projets d'infrastructures provient le plus souvent des dogmes de l'aménagement du territoire et de l'économie poussés par le développement des infrastructures : ainsi, la LOAT du 4 février 1995 dite « loi Pasqua » exigeait que tous les points du territoire soient placés à moins de 50 km d'une autoroute ou route express en continuité avec le réseau national sans aucune prise en considération des problèmes environnementaux ni même économiques. Cette disposition a été supprimée dans la LOADDT de 1999 et on note depuis quelques années un moindre consensus pour les projets routiers avec de plus fréquentes interrogations sur l'impact des transports sur les*

nuisances environnementales locales et les changements climatiques. Nous savons aussi que le développement des infrastructures de transport ne rime pas forcément avec développement économique et peut de surcroît provoquer des effets indésirables dans les régions (voir à ce sujet le Livre Blanc sur la politique européenne des transports 25 en 2001 et le sommet européen de Göteborg les 15 et 16 juin 2001). La vision du développement économique tiré par les infrastructures de transport a conduit et conduit encore à de nombreuses absurdités dans le choix de ces infrastructures. La concertation sociale est trop souvent engagée lorsque les projets sont « ficelés » et nombre d'associations se plaignent des conditions du débat ne permettant pas de voir émerger de nouvelles idées. Dans les procédures de décision de projets routiers et aéroportuaires, il est frappant de remarquer l'absence de réflexion intermodale ou plutôt de comparaison non biaisée des projets.

Trop de projets routiers et aéroportuaires sont étudiés sans envisager de façon objective et approfondie une alternative ferroviaire, fluviale ou maritime. Là aussi, on souhaiterait que les premières tentatives de réflexion intermodale régionale (abordées au cours du débat national sur les contournements ferroviaires et routiers de l'agglomération lyonnaise par exemple) ne soient pas des mascarades destinées à faire passer de colossaux investissements routiers. L'évaluation des conséquences de ces infrastructures en terme de trafic portent en général sur ces seules infrastructures et non sur l'ensemble du réseau routier. Il reste à étudier les répercussions en terme d'effet de serre sur ces autres infrastructures. Globalement, même si on note une évolution lente des discours, dans la répartition budgétaire selon les modes de transport, il existe toujours une écrasante majorité des investissements pour la route. Les projets de création d'infrastructures lui font encore la part belle et risquent de tuer dans l'œuf toute tentative de limitation des gaz à effet de serre.

Au niveau des dépenses d'infrastructures, il ne fait aucun doute que ces priorités ont été appliquées dans le passé :

— *67% des dépenses d'infrastructures sont attribuées aux routes. La part de la route est stable mais tendancielle en hausse en valeur absolue depuis le début des années 90.*

— *Contrairement à ce qui est souvent dit, les dépenses en matière de transport ferroviaire ne croissent pas sensiblement.*

— *Les investissements en transport collectif urbain sont également stables voire en diminution depuis plus de 15 ans contrairement aux idées reçues.*

— *Les ports ont vu leur investissement varier d'une année sur l'autre avec une tendance à la stabilisation. Quant aux voies navigables, elles sont clairement les parents pauvres des politiques d'investissement en France.*

— *Les aéroports bénéficient de financements publics et privés en constante progression depuis 10 ans.*

Le tout-automobile : des autoroutes ou rien...

Nul étonnement si les mises en service des infrastructures routières (et aéroportuaires) sont nettement plus nombreuses que les concrétisations de projets ferroviaires car les projets de transport en commun connaissent souvent les pires difficultés à être mis en œuvre. Les exemples abondent en Île-de-France : la Grande Ceinture ouest, les projets de transports en commun en site propre subissent des retards de plusieurs années voire dizaines d'années. Hors Ile-de-France, le constat montre qu'il est particulièrement difficile de mobiliser les fonds promis, et de mener à leur terme certains projets. On peut constater un certain décalage entre le fastidieux montage de projet pour les transports publics et ferroviaires alors que, d'un autre côté, les déviations et doublements de périphériques d'agglomérations bénéficient de financement rapides et de réalisations avec des retards bien moindres. Les mises en travaux de tronçons autoroutiers et routiers se succèdent et la planification autoroutière semble une mécanique bien huilée et performante... tandis que les grands projets ferroviaires et de transport public menés à leur terme semblent presque des exceptions. Actuellement, 80% des infrastructures routières nationales seraient achevées. On ne

comprend donc pas un tel empressement et entêtement à continuer à développer les projets routiers alors que les certitudes en matière d'effet de serre devraient faire réfléchir les décideurs. Il aurait été certainement plus approprié de combattre le mal à la racine, c'est à dire de limiter la croissance des transports à courte et moyenne distance par un développement rapide des réseaux ferroviaires et des voies d'eau ainsi qu'une taxation plus juste des transports routiers et aériens."

p.39: "La priorité doit être réellement donnée aux engagements de la France en matière de changement climatique. La place à donner aux mesures du PNLCC et à celles du futur Plan Climat (si celui ci est ambitieux) dans les choix d'infrastructures doit être largement réaffirmée et renforcée. Trois règles doivent être respectées dans les processus de décision :

1. Prise en compte effective et non biaisée de tous les aspects socio-économiques et environnementaux, et particulièrement les changements climatiques, non seulement à court terme mais également à moyen et long terme. Le développement durable impose de prendre en compte le coût probablement phénoménal du dérèglement climatique pour les générations actuelles et futures. (voir Seconde partie - A3)

2. Choix de la solution la plus acceptable à court, moyen et long terme. L'efficacité des solutions de mobilité durable (fer, voies d'eau, vélo et autres) a été prouvée à de multiples reprises.

3. Pragmatisme dans les décisions : privilégier la simplicité et la modestie dans les projets plutôt que les infrastructures de prestige. Si des infrastructures routières s'avèrent parfois nécessaires dans certaines conditions, est-il vraiment besoin de construire des autoroutes calibrées pour accueillir des flux qu'elles ne verront probablement jamais passer sauf dans d'exceptionnelles situations ?

Il est absolument nécessaire de raisonner en terme de services offerts et non en terme d'infrastructures."

p.39: "Les engagements de la France induisent un renversement immédiat des priorités dans les choix d'infrastructures : le PNLCC envisage ainsi « un report intégral des moyens affectés aux grandes infrastructures routières après achèvement des programmes en cours jusqu'en 2005 sur des investissements ferroviaires lourds de type lignes nouvelles ».

4 - Quelles seront les conséquences environnementales locales de ce projet?

Le projet d'autoroute A 65 a des conséquences néfastes sur la faune et la flore et plus particulièrement sur des sites NATURA 2000, mais également sur le cadre de vie des populations traversées en raison des bouleversements importants résultant de la mise en place de ce long cordon stérile qui défigurera leur cadre de vie et entravera leurs activités.

Un danger particulier pèse sur le Vison d'Europe et la Loutre.

1- 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.

2- 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*»

3- 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».

4- 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,... »

5- Surcoûts liés à l'équipement des ouvrages hydrauliques pour la prise en compte de la Loure et du Vison d'Europe:

Les tableaux ci-dessous montrent que les chiffres produits par le dossier d'enquête publique revoient sensiblement à la baisse ceux qui apparaissent au dossier d'étude du GREGE qui pourtant a été réalisé par des spécialistes pour le CETE. Que faut-il en penser? La conservation du Vison d'Europe et de la Loure est-elle une préoccupation revue, elle aussi à la baisse?

| N° site BIOTOPE | N° site GREGE | Nom site | Transparence de référence telle que définie dans le dossier d'APS en 2002 (exprimée en m d'ouverture au sol) | Coût initial HT en € | Transparence validée par le comité technique (exprimée en m d'ouverture au sol) | Delta d'ouverture au sol entre la transparence optimisée telle que validée par le comité technique (exprimée en m d'ouverture au sol) | | Evolution globale du coût HT en € |
|-----------------|---------------|-------------------------------------|--|----------------------|--|---|---|-----------------------------------|
| 6 | 24 | Ciron | Viaduc de 210 m | 10 094 700 | Viaduc de 110 m | Différence en linéaire de viaduc : 100 m | ↓ | - 3 675 000 € HT |
| 12 | 44 | Retjons | Viaduc de 35 m | 2 385 600 | Viaduc de 70 m | Différence en linéaire de viaduc : 35 m | ↑ | + 1 286 250 € HT |
| 14 | 49 | Ruisseau du Ribarrouy | Voûte mince mixte hydraulique/ Grande Faune de 6 m | 882 000 | Pont Dalle de 40 m dégageant les berges et le lit | Un nouveau type d'ouvrage : un pont dalle au lieu d'une voûte mince Différence en linéaire au sol d'environ 34 m | ↑ | + 1 249 500 € HT |
| 21 | 58 | Ruisseau de Corbleu et son affluent | Pont cadre mixte hydraulique/ Grande Faune de 8 m | 1 008 000 | Viaduc de 65 m | Différence en linéaire d'ouverture au sol : 60 m | ↑ | + 2 205 000 € HT |
| 28 | 70 | Midou | Viaduc de 60 m | 4 788 000 | Viaduc de 120 m | Différence en linéaire de viaduc : 60 m | ↑ | + 2 205 000 € HT |
| 31 | 71 | Ludon | Pont Dalle de 35 m | 1 881 600 | Viaduc de 85 m | Différence en linéaire de viaduc : 50 m | ↑ | + 1 837 500 € HT |
| 33 | 73 | Affluent du Ludon | Passage mixte hydraulique/ Petite faune | | Pour franchissement Sud : 1 ouvrage conservant les berges naturelles et le lit du cours d'eau de 90 m Pour franchissement Nord : un pont cadre à banquettes (dimensionnement hydraulique) | Différence en linéaire d'ouverture au sol : 90 m | ↑ | + 3 307 500 € HT |
| 38 | 102 | Luy de Béarn | Pont Dalle Grande Faune de 20 m d'ouverture | 1 332 000 | Ouvrage dégageant les berges naturelles de 70 m | Différence en linéaire d'ouverture au sol : 50 m | ↑ | + 1 837 500 € HT |
| TOTAL | | | | | | + 279 M | ↑ | + 10 253 250 € HT |

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 planter 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.

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 clé? 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.

Conséquences environnementales du projet A65 sur les populations de l'Est de l'Aquitaine.

Une forte majorité d'habitants ne comprend pas qu'on sacrifie son cadre de vie de manière irréversible pour réaliser une nouvelle route qui ne leur amènera que des nuisances. Les Aquitains ont-ils lu dans les beaux projets sur papier glacé que plus de 2000 hectares seront prélevés sur le milieu naturel pour faire circuler sur un deuxième axe routier une partie des 6800 véhicules/jour actuels? ([chap 6](#)). Il est vrai qu'on en prévoit 12000 en l'an 2020. C'est un niveau de trafic encore très éloigné des 20000 véhicules/jour qui justifieraient une autoroute ...

N'oublions pas que la Nature ne nous appartient pas et que nous sommes responsables de ce que nous en faisons. Les générations futures nous demanderont des comptes sur ce que notre génération a fait de leur environnement.

Bibliographie:

- Dossier d'enquête publique février 2006.
- 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
- La gestion des habitats du Vison d'Europe: recommandations techniques, octobre 2004, Ouvrage de synthèse des « Journées techniques sur la conservation du Vison d'Europe et de ses habitats ».

5 - Quelles seront les conséquences patrimoniales locales de ce projet ?

La définition du mot patrimoine dans le « Petit Larousse » nous dit ceci : «

- 1- Ensemble des biens hérités du père et de la mère ; biens de famille.
- 2- Bien, héritage commun d'une collectivité, d'un groupe humain ».

« 1)- Le patrimoine dans les siècles passés a eu une dimension quasi sacrée. Il est une composante de la famille et à ce titre doit être respecté et protégé. La maison, les terres, les meubles, etc, sont autant d'éléments constitutifs du patrimoine familial, qui d'une certaine façon dépassent celui qui les reçoit. Cette notion de patrimoine s'entend de sociétés traditionnelles où la famille joue un rôle central. (I)

2)- La prise de conscience collective du patrimoine l'a fait passer de la famille à la nation. Alors même qu'il perdait peu à peu de sa sacralité, il est devenu un bien commun de la nation, témoignage physique de l'histoire et de notre identité. Il est en quelque sorte la vitrine du génie national. Le patrimoine apparaît comme un bien reçu et à transmettre, dont la propriété n'est pas exclusive d'une famille, mais intéresse tout le groupe social. Il matérialise un passé à sauvegarder pour le présent et l'avenir.(II)

A travers lois et règlements, la puissance publique intervient dans sa conservation et sa gestion. Elle s'attache aussi à rappeler son importance à travers des manifestations toujours plus nombreuses. Riche de tant d'attentions et de respect, le patrimoine revêt à nouveau une sorte de sacralité acceptée et partagée.(III) »

Le sentiment de déracinement, dû au déplacement de la population rurale vers les cités industrielles, appelle à un retour au passé, base reconnue de notre civilisation. Aujourd'hui, c'est un véritable engouement, largement partagé qui rassemble et fédère les citoyens de tous horizons. La recherche des racines historiques tant urbaines que rurales correspond bien à cette réflexion identitaire de notre siècle.

Dans les Landes de Gascogne, pays fortement bouleversé par la loi de 1857, tant d'un point de vue paysager qu'économique ou social, le patrimoine est une référence pour toutes les couches de notre société en pleine mutation. L'identité de Grand-Landais fait fortement référence à la période de l'agro-sylvo-pastoralisme où les pasteurs parcouraient la lande sur leurs échasses et les résiniers sur leurs pitey gemmaient les pins à coup de hachots. Quel grand-père n'a pas raconté à ses enfants et petits enfants ses souvenirs du pignadar et de la rude vie qu'il menait dans les métairies de bois et de torchis? Laquelle de nos grand-mères n'a pas souvenir des longues marches vers le moulin pour y faire moudre ce précieux grain qui faisait vivre tant de bouches?

Chacune des maisons anciennes (construites avant 1800 (IV)) du Lannegrand est un vestige de cette époque glorieuse où la lande était encore si peuplée qu'elle nous semble aujourd'hui être un désert humain.

Entre le sud Gironde et l'Adour, en pleine Lande, le projet d'autoroute A65 ferait perdre ou gâcherait 107 bâtisses de caractère et leurs airials (Inventaire de L'Association La Borde (VI)). Ces bâtisses qui sont autant de précieuses sources de reconnaissance du passé et de l'identité landaise disparaîtraient. Les aménageurs feraient fi des politiques régionales en matière de développement et de tourisme principalement axés sur les points forts de l'authenticité et du particularisme de sa

ruralité. Ils laisseraient aux futures générations cette infrastructure déjà rendue obsolète comme une cicatrice ineffaçable en plein cœur du pays.

Plus précisément, la liaison autoroutière A65 envisagée, qui traverserait la Grande Lande, ne permettrait plus au voyageur lors de son parcours à grande vitesse, dans un goulet sécurisé, de se replonger dans l'histoire pour y puiser la sève identitaire. Le rêve de quiétude et de bien vivre qu'inspirent les paysages et le patrimoine participe au dépaysement du vacancier en quête de changements et de rupture avec son environnement quotidien.

A l'heure où l'on parle et subventionne le développement du tourisme de l'intérieur (gîtes ruraux, fermes auberges, etc), l'implantation d'une autoroute au cœur de la Lande, sans pratiquement d'accès pour les riverains ou pour les touristes nous semble aller à l'encontre de la politique d'aménagement rural déjà mise en place depuis de nombreuses années. La recherche d'authenticité par une partie toujours plus importante de la population urbaine trouve ses racines dans la découverte du patrimoine et de ses identités culturelles, et commence au niveau local à porter ses fruits (VII).

Le projet tel qu'il se présente ne tient absolument pas compte des aspects patrimoniaux. Le fuseau des 300 mètres proposé à l'enquête publique passe outrageusement dans le périmètre de protection d'un des fleurons du patrimoine molinologique traditionnel landais, le moulin de Barraques à Bostens (VIII). Il fut construit au XVII^e siècle sur le ruisseau des Neuf Fontaines et animé jusqu'à la fin du XX^e siècle par la passion des meuniers successifs. Ce monument historique inscrit à l'inventaire supplémentaire le 15 décembre 2000 après enquête publique (IX), risque d'être atteint dans son écrin protecteur par un aménagement inesthétique rendu obsolète par la conjoncture économique actuelle. Cet outrage justifierait à lui seul le retrait pur et simple du projet. Il va à l'encontre de l'opinion publique clairement exprimée lors de l'enquête publique et de celui de l'Architecte des Bâtiments de France représentant du ministre de la culture (X), ainsi que de la longue et patiente réflexion sur le développement économique du Pays des Landes de Gascogne.

Si d'aventure le projet envisagé devait voir le jour dans quelques années, il sera indéniablement classé sur la liste des monuments historiques de la bêtise par les générations futures, comme l'aboutissement aberrant d'un gaspillage financier et d'un gâchis environnemental, patrimonial et humain.

Bibliographie:

I) La notion et la protection du patrimoine. D.Audrerie. Que sais-je n° 3304 PUF 1997

II) Idem.

III) Idem.

IV) Cadastre Napoléon début XIX^e Archives Départementales des Landes.

VI) Enquête et inventaire remis au commissaire enquêteur. mai 2006. Effectués par E. Reignoux, Président de l'Association La Borde (Préservation et valorisation du patrimoine rural de Haute-Lande); Technicien en aménagement rural; Ingénieur en gestion des espaces ruraux (ENITA Bx)

VII) Pays des Landes de Gascogne, 2003, Pour un Pays vivant, attrayant et accueillant, Projet de Charte

VIII) A65 Dossier 1/5 d'enquête publique Pages 67 et 68.

IX) Avis de la commission régionale du patrimoine historique 14 décembre 2000, Préfecture de la région Aquitaine. (Document figurant en annexe).

Article R 421-38.2 du Code de l'Urbanisme,

Loi du 31 décembre 1913 article 2 modifiée et complétée par les lois des 23 juillet 1927, 27 août 1941, 25 février 1943 et 30 décembre 1966 et les décrets modifiés du 18 mars 1924 et N° 61.428 du 18 avril 1961;

Le décret N° 82.390 du 10 mai 1982 modifié;

Le décret N° 84.1006 du 15 novembre 1984;

Le décret n° 99-78 du 5 février 1999;

La commission du patrimoine et des sites (C.R.P.S) de la région Aquitaine en séance du 30 mai 2000.

X) Il n' a pas été possible d'obtenir des pouvoirs publics l'avis de l'ABF,

Textes régissant et protégeant les monuments historiques ainsi que les périmètres de protection

Loi du 31 décembre 1913;

Loi du 25 février 1943, article 1er et articles 13 bis et 13 ter;

Loi du 30 décembre 1966;

Loi 83-8 du 7 janvier 1983 article 69 à 72;

Loi du 28 février 1997;

Décret 95-667 du 9 mai 1995;

Décret du 5 février 1999;

Ordonnance n° 2004-178 du 20 février 2004;

Article L. 612-1 du Code du Patrimoine;

Article L. 612-2 du Code du Patrimoine;

Article L 621-30-1 du Code du Patrimoine;

Article L 621-31 du Code du Patrimoine;

Article L.622-9 du Code du Patrimoine;

Article L. 642-3 du Code du Patrimoine;

Article L. 642-4 du Code du Patrimoine;

Article L. 126-1 du Code de L'Urbanisme;

Article L. 480-4 du Code de l'Urbanisme;

Article R 111-21 du Code de l'Urbanisme;

Article R 421-1 du Code de l'Urbanisme.

6 - Le trafic justifie-t-il la construction d'une autoroute?

Le rapport de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées de février 2003 sur les grandes infrastructures de transport, fait état dans son annexe R-AC7 que pour «*établir des priorités, la mission s'est fondée sur l'intérêt pour la collectivité, le montant de la subvention d'équilibre, l'adaptation du parti d'aménagement au trafic prévu, son insertion environnementale et sa fonctionnalité, notamment dans la double perspective d'aménagement et de développement du territoire*». Si certaines données sont subjectives il est un point qui ne peut pas être nié, c'est la faiblesse du trafic sur l'axe Langon-Pau.

- Actuellement, en rase campagne les comptages font état de 6.000 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 nord de Pau (27.000 v/j). 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. De plus il est écrit 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).

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 les conditions de circulation 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 RN524 * 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. (*) Cette départementale, autrefois nationale pour cause de faible trafic, est redevenue nationale dernièrement pour cause d'IGG.

- Si l'infrastructure A65 est réalisée, les trafics moyens en moyenne journalière annuelle attendus sont de 7.700 v/j en 2010 et de 10.400 v/j en 2020 (Dossier d'enquête 1/5)
- La section A65, Langon-Bazas, dès sa mise en service en 2010, accueillerait 6.740 v/j et 9.500 v/j en 2020: «*trafic modéré au sens de l'ICTAAL 2000 car inférieur à 10.000 v/j dès la mise en service*» (dossier 1/5, p. 101). Ce trafic espéré en 2020 ne sera certainement pas atteint et restera loin du seuil de rentabilité de l'ordre de 20.000 à 22.000 v/j, dans le cas d'une autoroute concédée. Il est précisé que ce faible trafic est «*un argument pour l'abandon du scénario 1, consistant à aménager une autoroute concédée sur l'intégralité de la liaison Pau-Langon*» (Inspection Générale des Finances et Conseil des Ponts et Chaussées, fév. 2003, annexe R-AC7, p.93 du rapport de l'Audit sur les grands projets d'infrastructure de transport).
- La section Théze-Pau n'est pas couverte par l'A65 malgré un très important trafic périphérique local (argument souvent utilisé en faveur du projet autoroutier). L'A65 ne répondrait à aucun des besoins de l'entrée nord de Pau.
- Une étude de l'évolution des trafics réalisée dans les Landes (tableau 1), depuis le nord de Roquefort jusqu'au sud d'Aire sur l'Adour, section la plus longue du projet, montre qu'en huit ans (de 1998 à 2005 inclus) l'augmentation de la circulation n'a été en moyenne que de 4,8% (soit 0,58% en moyenne par an).

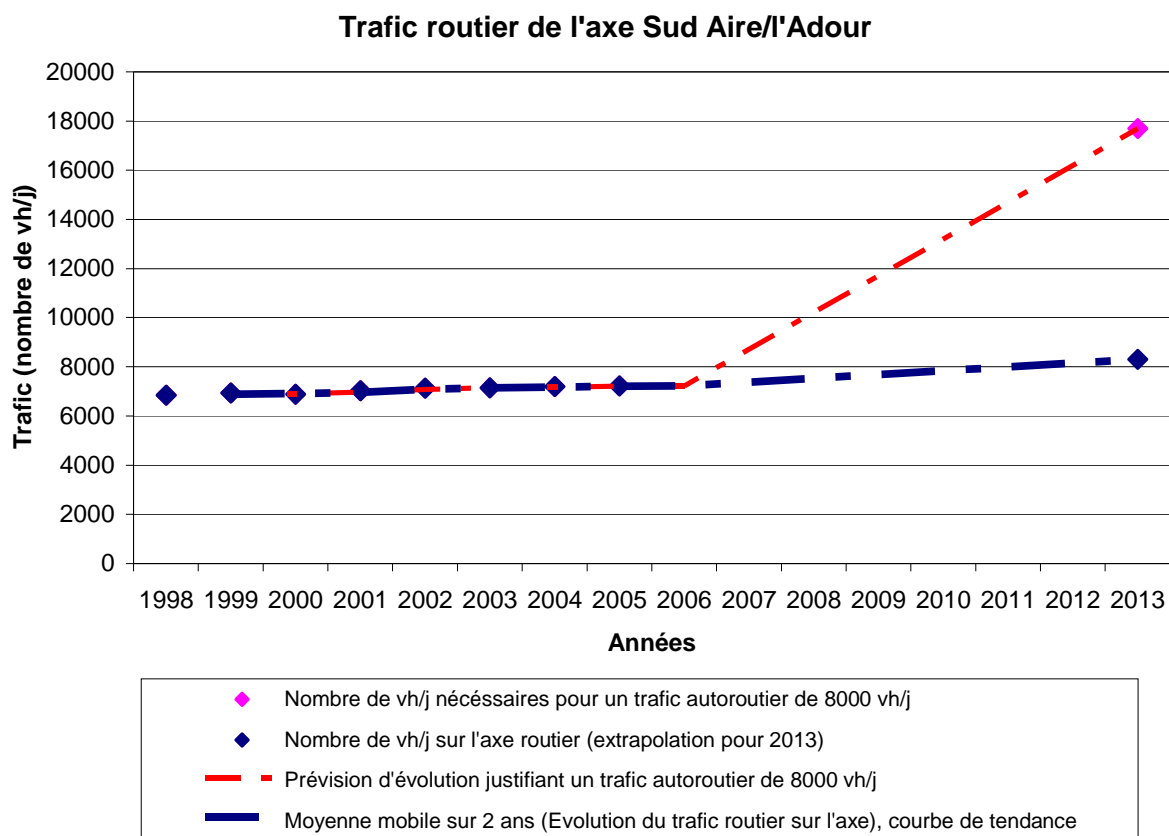
| années | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2005 moins 1998 | % | 2013 | 2013 moins 1998 | % |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|------------|--------------|-----------------|--------------|
| Roquefort | 5620 | 5810 | 5755 | 5840 | 5910 | 5890 | 5910 | 5910 | 290 | 5,16 | 7700 | 2080 | 37,50 |
| Arbouts | 6250 | 6380 | 6270 | 6260 | 6480 | 6460 | 6450 | 6390 | 140 | 2,24 | 8800 | 2550 | 40,80 |
| Nord Aire/Adour | 11930 | 12120 | 12340 | 12360 | 12700 | 12810 | 12670 | 12600 | 670 | 5,62 | 19200 | 7250 | 60,94 |
| Sud Aire/Adour | 6850 | 6930 | 6885 | 7030 | 7130 | 7150 | 7200 | 7220 | 370 | 5,4 | 8300 | 1450 | 21,17 |
| moyenne | 7663 | 7850 | 7813 | 7873 | 8055 | 8078 | 8058 | 8030 | 368 | 4,8 | 11050 | 3332 | 42,28 |

Une extrapolation faite pour 2013 sur cette même section, (APS liaison Bordeaux-Pau, «*tracé neuf*», page 26) indique une progression moyenne de l'ordre de 42,28% entre 1998 et 2013 inclus, soit 2,21% en moyenne, ce qui représente une augmentation annuelle du trafic sur toute la période 3,8 fois plus importante que celle observée entre 1998 et 2005.

Si la progression du trafic journalier est de 0,58% de 1998 à 2005 comment peut-on expliquer qu'il passe à 3,43% de 2005 à 2013 c'est-à-dire avec un facteur multiplicateur de l'ordre de 5,9. Quelle est la cause de cet accroissement soudain ? Peut-on se poser la question d'une volonté de surévaluer les chiffres du trafic pour justifier la réalisation du projet A65 ? Les projections de trafic sont aléatoires et sujettes à caution. D'ailleurs les extrapolations fournies entre les années 2010 et 2020 ne sont plus que de l'ordre de 25% (Tableau suivant), alors que théoriquement l'autoroute devrait jouer son rôle d'inducteur.

| Année | 2010 | 2020 | Ecart 2010/2020 | en % |
|-----------------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|
| Langon-Bazas | 14900 | 17700 | 2800 | 18,79 |
| Bazas-Captieux | 8300 | 9900 | 1600 | 19,27 |
| Captieux-Roquefort | 7000 | 8400 | 1400 | 20,00 |
| Roquefort-le Caloy | 3800 | 10000 | 1700 | 20,48 |
| le Caloy-les Arbouts | 3800 | 10000 | 1700 | 20,48 |
| les Arbouts-Aire nord | 11800 | 13700 | 1900 | 16,10 |
| Aire nord-Aire | 17900 | 20900 | 3000 | 16,76 |
| Aire-Aire sud | 11900 | 13800 | 1900 | 15,96 |
| Aire sud-Thèze | 8200 | 9800 | 1600 | 19,51 |
| Thèze-aéroport | 15100 | 18500 | 3400 | 22,51 |
| aéroport-Pau | 34200 | 41000 | 6800 | 19,88 |
| Moyenne | 12445 | 15790 | 2527 | 26,87 |
| TMJA | 13400 | 15790 | | 17,80 |

Les données du tableau 1, traduites par la courbe inférieure de la figure ci-dessous, montrent la tendance de l'évolution du trafic dans les Landes de 1998 à 2013, mais pour cette dernière date, si l'on tient compte des circulations entre 1998 et 2005, la courbe de tendance statistique selon la méthode d'ajustement linéaire conduit à un trafic de 7650 vh/j. La courbe supérieure montre ce que devrait être la totalité du trafic en 2013 (de l'ordre de 18.000 vh/j) pour assurer sur l'autoroute A65 une circulation de 8000 vh/j.



- Déjà «l'axe Pau-Bordeaux a été légèrement moins fréquenté en 2004 qu'en 2003» (bulletin annuel du trafic et de la sécurité routière de l'année 2004), tendance qui a été confirmée en 2005. Que sera ce trafic aux horizons 2010, 2013 et 2020 ?

Ces prévisions ne prennent pas en compte les conséquences du prix du pétrole sur le transport routier à venir ([chap 7](#)). L'actualité nous montre que le baril de brut vient de franchir les 72 dollars (Avril 2005) ce qui aura des conséquences pour les transporteurs, les pêcheurs, mais aussi pour les particuliers majoritaires (75% en moyenne) ce qui modifiera de manière substantielle les revenus du péage. Jusqu'à présent, le transport routier des marchandises bénéficiait d'un pétrole abondant et peu cher (Problèmes économiques, n° 2889). La raréfaction et la fin proche de cette ressource naturelle combinée à l'arrivée de nouveaux gros consommateurs (Inde, Chine) ouvre selon J. Laherrère (Futuribles, n°315, «*La fin du pétrole bon marché*») une époque de pétrole cher dont le triplement du prix depuis 2000 est une première illustration.

La fin du pétrole et l'absence actuelle d'alternatives énergétiques efficaces pour le transport aura pour conséquence une réduction du trafic routier (Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, Plan Climat 2004, «*Face au changement climatique, agissons ensemble*», 88 pages) Cette tendance à la baisse de fréquentation tient au fait que des éléments exogènes influent sur le trafic (prix des carburants en particulier, prise de conscience des populations de l'effet de serre et

modération de l'utilisation de la voiture). Par contre l'augmentation du trafic des camions, facteur déterminant de la détérioration du réseau routier qui n'est pas répercutée sur le coût du transport, montre à l'évidence qu'il est nécessaire de repenser les modes de transports alternatifs (fer, voies d'eau, mer), réduisant le trafic journalier sur les routes et les autoroutes.

Conséquence du Grand Contournement autoroutier de Bordeaux sur la circulation des poids lourds.

Les propositions d'évolution économique et sociale montrent bien que cet axe est un axe européen qu'emprunteront les poids lourds (PL) (dossier 1/5, p. 165 à 169).

- Sans le Grand Contournement de Bordeaux

Option 1 :

| | |
|---------------------------------|---------------|
| Bordeaux- le Muret | 52 km |
| Le Muret-Mont de Marsan | 68 km |
| Mont de Marsan-Aire sur l'Adour | 33 km |
| Aire sur Adour-Pau | 49 km |
| Bordeaux-Pau | 202 km |

Option 2

| | |
|----------------------------|---------------|
| Bordeaux-Langon | 45 km |
| Langon-Bazas | 13 km |
| Bazas-Roquefort | 50 km |
| Roquefort-Aire sur l'Adour | 36 km |
| Aire sur l'Adour-Pau | 49 km |
| Bordeaux-Pau | 193 km |

Soit 148 km d'autoroute à construire, hypothèse mise à l'enquête.

- Avec le Grand Contournement de Bordeaux, destiné à désengorger sa rocade et débouchant sur la RN10 au niveau de Beauchamp (diffuseur 22).

A l'horizon 2015 le Grand Contournement de Bordeaux pourrait être réalisé. Le trafic transit Nord-Sud de l'agglomération bordelaise par les PL sera interdit sur la rocade. Ils devront obligatoirement emprunter le Grand Contournement de Bordeaux. «*Cependant, pour les besoins de la A65, certaines relations en transit nord-sud seront autorisées et les PL pourront circuler sur la rocade pour rejoindre la A 65, par l'Est*» (dossier 1/5, p. 167). Comment alors faire le tri des PL qui vont sur Bayonne, Toulouse ou Pau ?

Les PL empruntant le Grand Contournement de Bordeaux, (dossier 1/5, cartes p. 169), au terme du diffuseur 22 à Beauchamp, auront, pour rejoindre Pau deux options :

Option 1

| | |
|---------------------------------|---------------|
| Beauchamp-le Muret | 27 km |
| Le Muret-Mont de Marsan | 68 km |
| Mont de Marsan-Aire sur l'Adour | 33 km |
| Aire sur l'Adour-Pau | 49 km |
| Beauchamp –Pau | 177 km |

Option 2

Pour cette option ils devront, au terme du diffuseur 22, remonter vers le nord, emprunter la rocade sud de Bordeaux entre les sorties 15 et 19 (participant ainsi à l'engorgement de cette section de rocade), pour ensuite se diriger vers la A62 et prendre la A65 au niveau de l'aire de repos d'Auros, vers Pau (189 km à péage). Dans cette option les PL sont pénalisés en temps, péage et doivent parcourir 224 km.

| | |
|---|---------------|
| Beauchamp (diffuseur 22)-rocade sud de Bordeaux (sortie 15) | 28 km |
| rocade sud de Bordeaux (sortie 15)-(sortie19) | 7 km |
| Sortie 19-aire de repos Auros | 42 km |
| Aire de repos Auros-Pau | 147 km |
| Beauchamp-via Langon-Pau | 224 km |

Pour eux le choix sera simple : ils continueront vers le Muret (47 km de moins), ce qui correspond à l'option 1.

Les PL venant du nord se rendant à Toulouse seront contraints de prendre l'option 2 jusqu'à Langon (aire de repos d'Auros) et poursuivre leur trajet sur l'A62 jusqu'à Toulouse. Ils pénalisent eux aussi la rocade Sud de Bordeaux.

Il est certain que l'introduction du Grand Contournement de Bordeaux change les données de circulation nord-sud, en particulier des PL, et que la A65 ne participerait que peu au désengorgement des voies, au sud de Bordeaux.

Nous disons que le trafic insuffisant ne justifie pas la création de cette infrastructure A65. De plus, le Grand Contournement de Bordeaux introduit de nouveaux paramètres qui renforcent l'inutilité publique de la A65.

Bibliographie :

- Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées, février 2003, Les grandes infrastructures de transport, annexe R-AC7
- Direction Regionale de l'Équipement, février 2006, Dossier d'enquête publique 1/5
- Bulletin annuel du trafic et de la sécurité routière de l'année 2004
- Houssin Didier, 2005, Vers la fin du pétrole?, Problèmes économiques n°2889, p20-23, Problèmes économiques, n° 2889
- Laherrère Jean, janvier 2006, La fin du pétrole bon marché, Futuribles n°315
- Ministère de l'Écologie et du Développement durable, Plan Climat 2004, « Face au changement climatique, agissons ensemble », 88 pages

7 - Quelle conséquence sur les transports aura l'augmentation du prix du pétrole?

Comme le précise Didier Houssin (Directeur général du Bureau de Recherche Géologique et Minière) dans un article récent (Problèmes économiques n°2889), le développement du transport routier de marchandises de ces dernières décennies, issu du processus de spécialisation internationale et des stratégies de flux tendus et de stocks minima des entreprises, s'est fait au bénéfice d'un pétrole abondant et bon marché. La raréfaction et la fin proche de cette ressource, combinée à l'arrivée sur les marchés de nouveaux consommateurs (principalement Chine et Inde), ouvre selon Jean Laherrère (Géologue-géophysicien et ancien directeur des techniques d'exploration chez Total - voir son article dans le numéro 315 de la revue Futuribles) une époque de pétrole cher dont le triplement du prix depuis l'année 2000 est une première illustration. La fin du pétrole bon marché et l'absence à ce jour d'alternatives énergétiques efficaces pour le transport routier auront inévitablement pour conséquence son renchérissement et la diminution du trafic qui lui est associé. Pourquoi alors perdre du temps et des ressources dans la construction d'infrastructures qui seront rapidement obsolètes et inutiles? D'après Didier Houssin *"compte tenu des délais que requièrent les mutations des systèmes énergétiques, une période de vingt à trente ans paraît déjà courte pour nous adapter. (...) Il est urgent, étant donné l'inertie des bilans énergétiques, d'encourager les économies d'énergie, les substitutions aux produits pétroliers, les politiques de transport alternatives et le développement de la recherche vers les nouvelles sources d'énergie."*

Bibliographie (et extraits):

- Houssin Didier, 2005, Vers la fin du pétrole?, Problèmes économiques n°2889, p20-23
Didier Houssin est Directeur général du Bureau de Recherche Géologique et Minière (établissement public sous la tutelle des ministères de la recherche, de l'industrie et de l'environnement).

Son article fait état des différentes hypothèses concernant les réserves pétrolières puis il propose des mesures pour préparer l'après pétrole. D'après lui, *"Compte tenu des délais que requièrent les mutations des systèmes énergétiques, une période de vingt à trente ans paraît déjà courte pour nous adapter. (...) Il est urgent, étant donné l'inertie des bilans énergétiques, d'encourager les économies d'énergie, les substitutions aux produits pétroliers, les politiques de transport alternatives et le développement de la recherche vers les nouvelles sources d'énergie."*

Il conclut son article sur les conséquences en terme de transports: *"A plus long terme, l'impact du renchérissement du prix du brut pourrait profondément affecter le secteur des transports qui a été au centre du développement des échanges depuis le contre choc pétrolier. Rappelons qu'il dépend à 95% du pétrole, qu'il s'agisse du transport aérien, routier ou maritime, et que le développement de la spécialisation internationale de la production industrielle, les politiques de production à flux tendus et de stocks minima se sont faits aux bénéfices de coûts de l'énergie exceptionnellement bas et d'une concurrence féroce dans ce secteur. Un renchérissement durable du coût du transport pourrait constituer une réponse économique à certains excès de la mondialisation en freinant la tendance aux délocalisations industrielles et en favorisant une plus grande sobriété dans la circulation des biens et des personnes."*

- Problèmes économiques n°2889, 21 décembre 2005, L'ère du pétrole cher
Problèmes économiques est un hebdomadaire de la Documentation française reprenant des articles récemment parus dans la presse économique. A l'image de l'article de Didier Houssin, ce numéro est consacré aux effets économiques de l'augmentation du prix du pétrole. Les différents articles

écrits par des économistes ou des spécialistes de l'énergie sont consacrés à la Chine, à l'OPEP, aux pays de l'OCDE et aux pays en développement. Nombreuses références bibliographiques.

- Chalmin Philippe, 2005, Le pétrole va-t-il tuer la croissance?, Alternatives économiques n°240, p58-59

Philippe Chalmin est professeur à l'université de Paris-Dauphine et directeur de l'institut Cyclope spécialisé sur les marchés de matières premières

Un article consacré à l'impact de la hausse du prix du pétrole sur la croissance. L'auteur le juge "amorti", de l'ordre de 0,4% de PIB pour une hausse de 10% du prix du baril. L'impact essentiel sera selon lui structurel, notamment sur les transports qui constituent le seul secteur n'ayant pas profité des deux chocs pétroliers des années 70 pour devenir plus économe en énergie. Il consomme en effet aujourd'hui la moitié du pétrole mondial. *"On peut même estimer que la dépendance pétrolière du monde dans ce domaine n'a fait qu'augmenter ces dernières années. Le phénomène de la mondialisation se caractérise notamment par une extrême mobilité des hommes et des marchandises. Or qu'il s'agisse du diesel des camions, de l'essence pour les automobiles, du mazout des navires ou du kérosène des avions, la dépendance pétrolière est, là, quasi totale. C'est moins le transport des individus qui pose problème que celui des biens: la hausse des coûts risque en effet de remettre en cause les stratégies de nombre d'entreprises ayant fait le choix de filières de production éclatées afin de profiter des coûts les plus bas possibles."*

- Laherrère Jean, janvier 2006, La fin du pétrole bon marché, Futuribles n°315

Jean Laherrère est Géologue-géophysicien, ancien directeur d'exploration chez Total et ancien président de la Commission Exploration du comité des techniques de l'Union française des industries pétrolières, membre de nombreux groupes de travail sur les réserves d'hydrocarbures et membre de l'ASPO (Association for the Study of the Peak Oil&Gaz).

Son article est une revue détaillée et critique des différentes techniques de mesure des réserves pétrolières. A travers son expérience dans le secteur, il conclut que les chiffres disponibles sont très peu fiables, car politiquement sensibles et techniquement difficiles à produire.

Il estime que la production pétrolière conventionnelle et non conventionnelle pourra croître jusqu'en 2015-2030 mais qu'elle déclinera ensuite inexorablement. Il conclut qu'il faut rapidement maîtriser la consommation de pétrole (si besoin en augmentant sensiblement les prix) pour espérer satisfaire nos besoins futurs en énergie.

Jean Laherrère est membre de l' Association for the study of the Peak Oil&Gaz qui est un regroupement de professionnels et d'universitaires qui estiment que le "Peak oil" (pic de production de pétrole au delà duquel l'offre ne peut plus couvrir la demande des consommateurs, ce qui provoque une envolée des prix) pourrait advenir avant 2010. Plus de détail sur le site Internet www.peakoil.net (site en anglais)

- Radanne Pierre, janvier 2006, Accepter le nouveau siècle, Futuribles n°315

Pierre Radanne est le président de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (www.ademe.fr).

Réflexion sur les défis et l'avenir de la politique énergétique française dans le contexte du changement climatique et de l'augmentation des prix du pétrole par un de ses acteurs essentiel.

- Alternatives économiques n°241, novembre 2005, Pétrole: comment gérer la pénurie
Plusieurs articles sur les différentes mesures possibles à mettre en œuvre pour pallier à la pénurie pétrolière. Une partie notamment sur les transports, extraits:

"Quelques chiffres permettent de comprendre l'ampleur du problème: en 2003, les transports absorbaient à eux seuls près de 58% du pétrole consommé dans le monde, contre 42% trente ans plus tôt. En France, la demande d'énergie dans ce secteur a doublé sur cette période, tandis que celle de l'industrie reculait de 8%. (...)

Parmi les candidats possibles pour se substituer au pétrole, on trouve tout d'abord les autres énergies fossiles: le gaz et le charbon. (...) Des solutions de transition: le charbon est encore abondant actuellement, mais le gaz devrait atteindre son pic de production quelques années seulement après le pétrole. Surtout, ces deux carburants sont, eux aussi, émetteurs de gaz à effet

de serre. Et la chaîne totale a un rendement médiocre: il faut consommer pas mal d'énergie pour liquéfier le gaz et le charbon.

Les biocarburants sont à la mode. (...) Seulement les procédés actuels, qu'il s'agisse d'éthanol ou de diester; n'obtiennent que des rendements modestes. Il faut aussi beaucoup d'énergie pour produire les biocarburants! (...)»

L'expert en question énergétique, Jean-Marc Jancovici, a ainsi calculé que le remplacement des 50 millions de tonnes équivalent pétrole (TEP) utilisées par les transports en France en 2000 nécessiterait de mobiliser 80% des terres cultivables de l'Hexagone pour produire de l'éthanol à base de betteraves. Si l'huile de tournesol était privilégiée, il faudrait multiplier par trois les surfaces du pays rien qu'à cet effet! (...)

Le véhicule fonctionnant totalement à l'électricité ne semble pas non plus appelé à un grand avenir, en raison du poids et de la faible autonomie des batteries. Du fait aussi de la durée importante que nécessite leur rechargement. Sans compter qu'il faut produire cette électricité. L'ensemble de la chaîne a une fois de plus un rendement désastreux...

L'hydrogène connaît une fortune médiatique croissante mais il pose le même type de problème. (...) Il ne s'agit pas d'une source d'énergie à proprement parler, mais d'un vecteur, au même titre que l'électricité: il faut le produire et, actuellement, on ne le fait bien qu'à partir... des hydrocarbures. De plus *"la mise à bord et le stockage de l'hydrogène dans un véhicule coûtent de l'ordre de cent fois plus cher que ceux d'un carburant classique, essence, gasoil ou kérosène"*, souligne Pierre-René Bauquis, ancien directeur stratégie et planification de Total. (...)

Dans l'immédiat, la voie la plus prometteuse semble être la technologie hybride. Elle associe un moteur essence à un moteur électrique. (...)"

Mais *"La dépendance du secteur vis-à-vis du pétrole ne sera durablement réduite qu'en limitant la place de la voiture individuelle au profit des transports en commun. La France n'en prend guère le chemin. (...) La route et, en particulier, les autoroutes restent le principal budget d'investissement en infrastructures de l'Etat. Quant au fret ferroviaire, malgré tous les grands discours, il ne cesse de reculer."*

- Alternatives économiques n°236, mai 2005, Dossier: Le retour des matières premières Tour d'horizon des différents marchés de matières premières et de la flambée de leurs prix.
 - Alternatives économiques n°215, juin 2003, Dossier: Energie: pourquoi il faut consommer moins
 - Alternatives économiques n°230, novembre 2004, L'évènement: Le pétrole met le feu
 - <http://www.ademe.fr/>
 - Libération, jeudi 2 mars 2006, "La Suède met l'or noir hors course"
- Ou comment un pays européen a décidé de se passer de pétrole d'ici 2020.
- Revue Ecorev' n°20, Energie: à contre courant, éd. Ecorev'
 - Cochet Yves, 2005, Pétrole apocalypse, éd. Fayard, 250p
 - Cosmopolitiques n°9, Cette énergie qui nous manque, éd. Apogée
 - Sindic Paul, Le pétrole à 150 ou 200 \$ par baril? Chroniques d'une crise annoncée et propositions alternatives, 28p
 - L'écologiste (édition française de The Ecologist), n°11 octobre 2003, volume 4 – n°3, Changer d'énergie, changer de vie

8 - La liaison existante Langon-Pau est elle accidentogène?

L'étude d'Avant Projet Sommaire publiée par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement 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), est un « parcours accidentogène, même si les accidents sont dans la majorité des cas sans gravité ».
- 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 font état d'aucune dangerosité.

Sur 97 km, la voie existante n'est jugée accidentogène que sur 7 km. 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.

La voie existante entre Langon et Pau ne peut donc 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):

| Année | Autoroute + route actuelle | | Avec aménagement | |
|--------------------------------|----------------------------|------|------------------|-----------|
| | 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) |

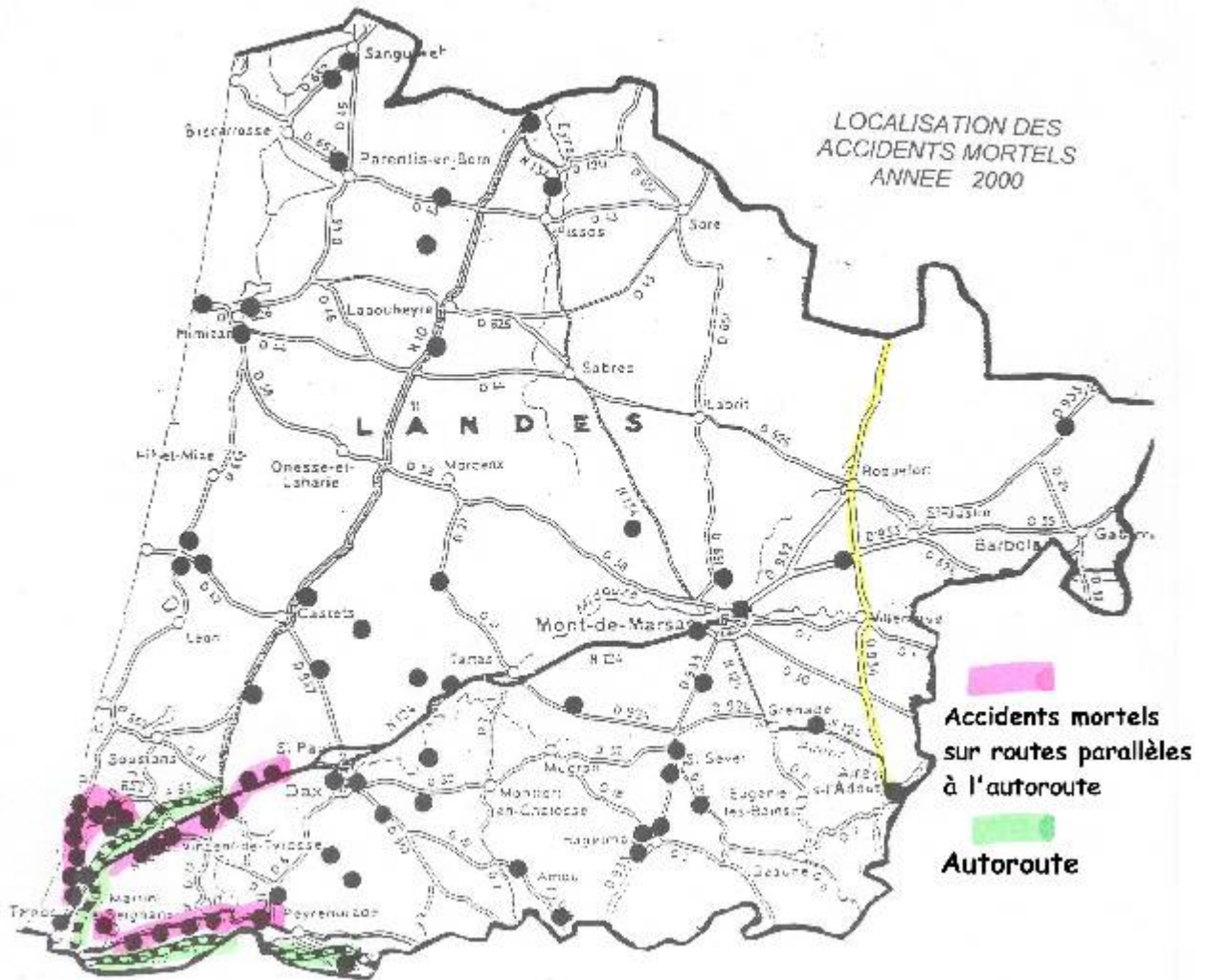
En effet, si l'autoroute à péage est un peu plus sûre qu'une autoroute gratuite à 2 x 2 voies, le gain de sécurité apporté par l'autoroute gratuite profite à la totalité des usagers, alors que le gain de sécurité offert par l'autoroute à péage ne profite qu'aux usagers qui l'empruntent, soit moins de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

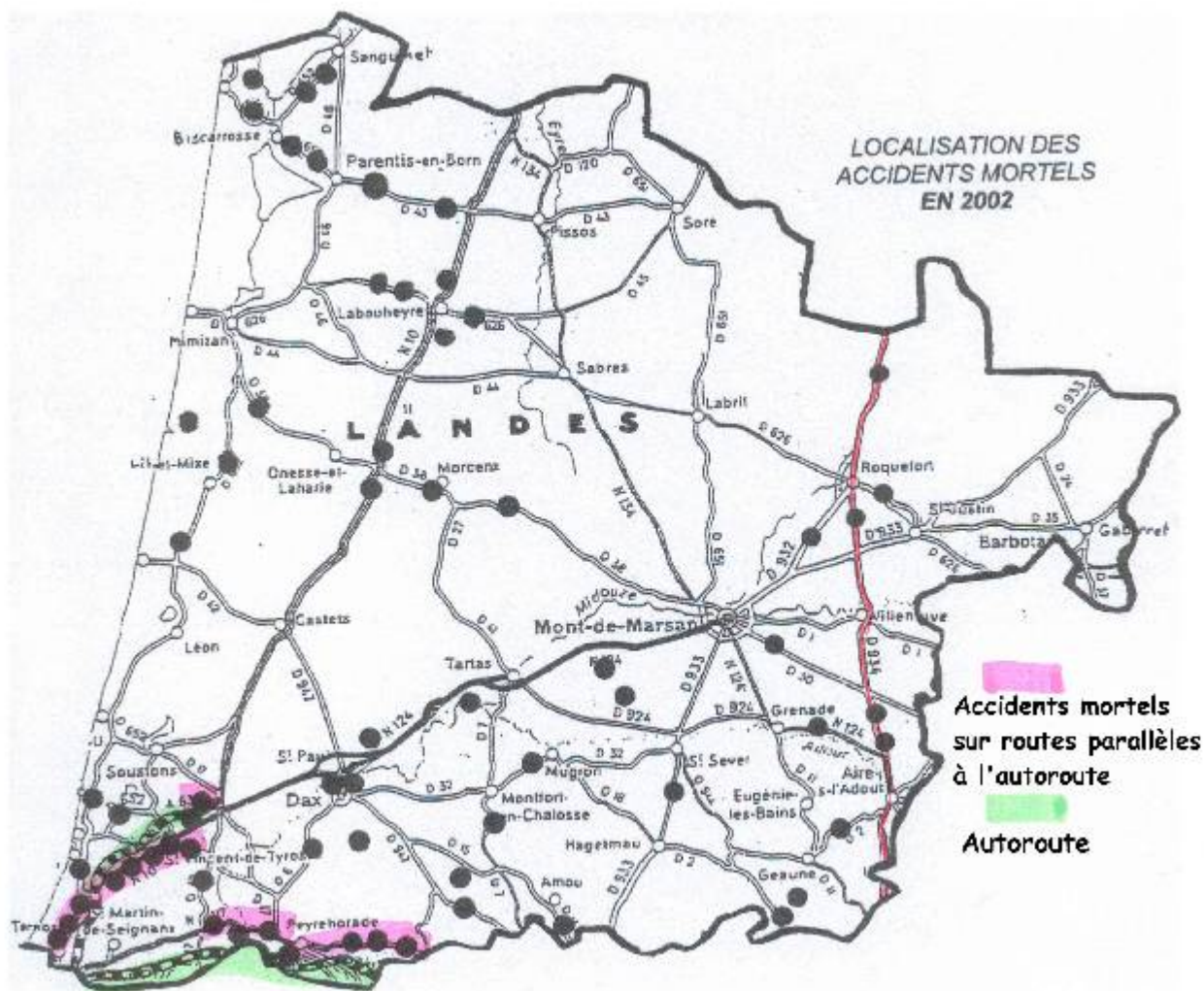
En effet, 15 % du trafic est local et ne peut être reporté sur l'autoroute. Les 85 % restant se répartissent à parts presque égales entre la route existante et la nouvelle autoroute payante.

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

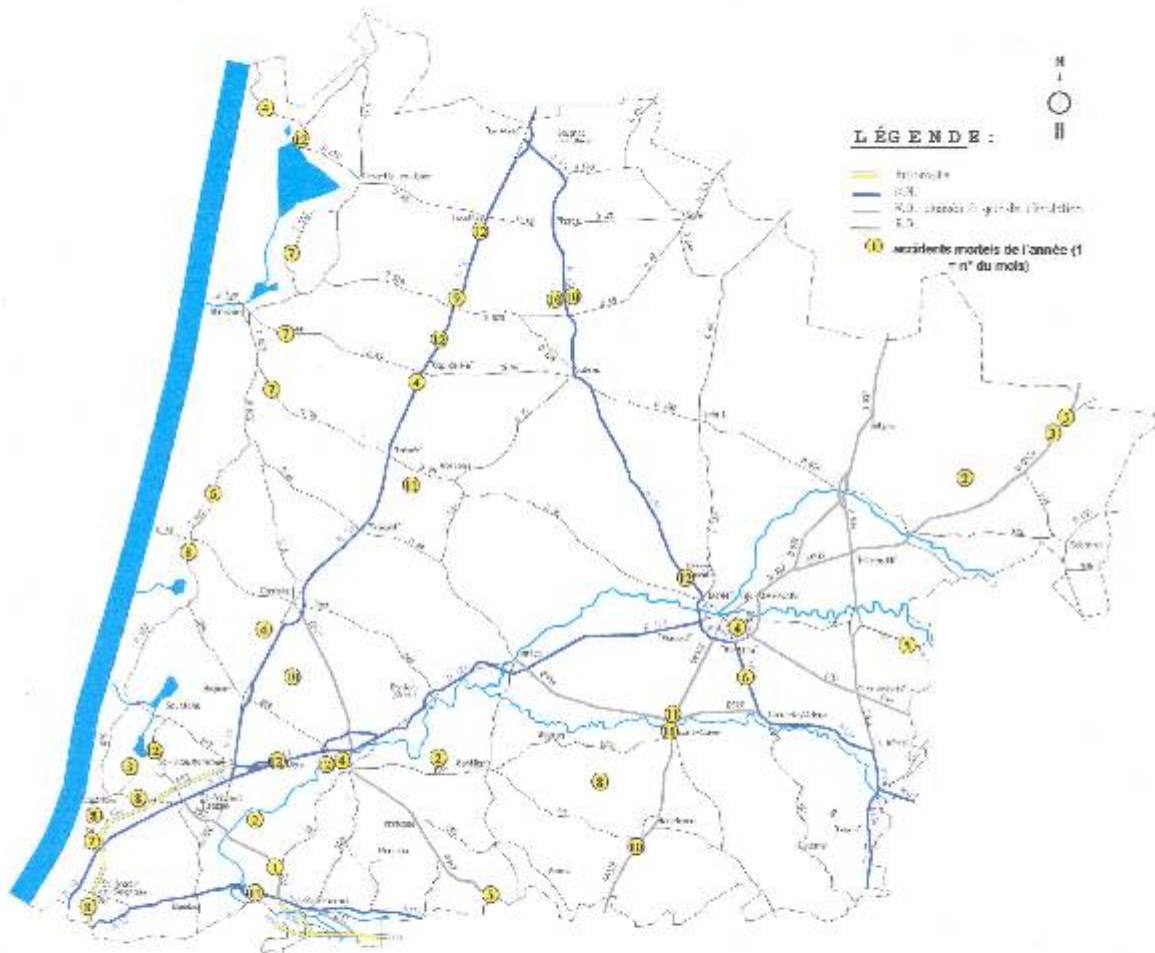
Statistiquement, une autoroute est 4 à 5 fois plus sûre qu'une route. Dans le cas présent, l'A65 ne réglerait pas la dangerosité de l'axe actuel avec les quelques 60% du trafic qui continueraient à l'emprunter. La réalisation d'un tracé neuf « **signifie que l'itinéraire actuel est conservé dans l'état 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 démonstration.





Les accidents mortels de 2004



L'accidentologie mortelle de 2004 a encore été un peu plus diffuse sur l'ensemble du département. Le secteur côtier a supporté quant à lui près d'un tiers des accidents mortels. Quatre accidents mortels ont été constatés sur la RN 10 à deux fois deux voies.

Le nombre de tués par accident mortel est redescendu dans la moyenne constatée ces dernières années : 45 tués pour 41 accidents mortels contre respectivement 67 et 55 en 2003.

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 ces années-là. En revanche, les drames s'accroissent sur les routes non aménagées qui les bordent. Est-ce de cette façon que

l'on veut traiter la sécurité sur la route Langon-Pau ? Quelle différence de résultats obtiendrions-nous avec le projet actuel ?

De plus, nous avons obtenu en 1999, auprès des services de Gendarmerie, tous les renseignements concernant l'accidentologie de l'axe dans sa partie landaise. En 2001, ces mêmes renseignements nous ont été refusés (voir lettres en fin de chapitre). Nos dernières demandes n'ont pas eu la moindre réponse.

L'axe Langon-Pau, déclaré non accidentogène dans sa majeure partie de Langon à Aire sur l'Adour (voir APS 2001 option aménagement de l'existant « analyse fonctionnelle »), a vu, depuis l'aménagement de l'Itinéraire Grand Gabarit, ses caractéristiques fonctionnelles bien améliorées entre Langon et Captieux.

La partie landaise, à aménager évidemment, n'a malgré tout pas connu un seul accident mortel en 2004 (voir carte). Aire sur l'Adour sera prochainement contournée, résorbant ainsi un point important d'accumulation de trafic.

Quant aux Pyrénées Atlantiques, on peut penser, sans information disponible, 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.

Bibliographie

- 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
- 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

Circonscription de gendarmerie
de Bordeaux

PAU le 19 mars 2001

Grouperment de gendarmerie départementale
des Pyrénées-Atlantiques

COMPAGNIE
PAL

4, cours Léon Bérard
64000 PAU
Tél. 05 59 62 40 00

Le capitaine

Monsieur, Madame,

Suite à mon entretien du 15 mars 2001 avec Madame BARRERE, représentant votre association, j'ai l'honneur de vous informer que je ne peux donner une suite favorable à votre requête.

Tenues à une stricte neutralité, les unités de Gendarmerie ne sont en effet pas fondées à communiquer le type de renseignements que vous sollicitez.

Je vous invite en conséquence à prendre directement contact avec les services de la Préfecture ou de la Direction Départementale de l'Équipement.

Veuillez agréer Monsieur, Madame l'expression de ma considération distinguée.



A.I.P.E.Q.V.I.R.

*Association intercommunale de Protection
de l'Environnement et de la Vie Rurale
1505, chemin de Castandet
40190 Pujo le Plan*

9 - Qu'est ce que le désenclavement?

Les terme enclavé ou désenclavement sont présents à plusieurs dizaines de reprises dans le dossier d'enquête publique. Mais qu'est ce que cela signifie réellement?

Le Petit Robert donne pour « enclavé(e) » la définition suivante: "*Région enclavée, isolée du reste du pays, sans voies de communication*".

Certainement issu du vocabulaire des corps d'ingénieurs du 19eme siècle qui devaient relier à l'aide d'infrastructures de transports des régions de France alors réellement difficilement accessibles, ce mot est resté dans le champ lexical des projets de transport. Il serait pourtant raisonnable d'arrêter d'utiliser ce mot lorsqu'on parle de villes comme Mont de Marsan qu'on peut atteindre sans avoir besoin d'une jeep, d'une pirogue ou d'un hélicoptère.

Des routes existent et sont en bon état pour venir de Bordeaux, Langon, Auch, Pau, Dax... Ce qu'apporterait une autoroute serait seulement un gain de temps pour aller à Bordeaux et Pau par rapport à l'heure et demie actuellement nécessaire.

Dit-on d'un parisien qui met 1h30 pour se rendre à son travail qu'il est enclavé?

10 - Les zones traversées ont-elles besoin d'une autoroute pour se développer?

L'argument du développement local est souvent apporté pour justifier la construction de l'autoroute A65. La partie Landaise traversée aurait ainsi tout à attendre d'un nouvel axe qui lui permettrait d'éviter la désertification et les difficultés économiques.

Le dossier 1/5 d'enquête publique ne donne pourtant pas l'image d'une région (l'*arrière pays landais*) en voie de désertification et en pleine crise économique, bien au contraire. Le *"bon profil démographique de la communautés d'agglomération du Marsan"* est ainsi souligné page 164 et on apprend page 145 que 14410 individus sont venus s'installer dans les années 90 dans cette partie du département. Au point de vue économique, l'attractivité de la Préfecture landaise est souligné page 144 et le taux de chômage dans l'ensemble de la partie traversée est donné page 149 comme étant (en 1999) de 3.5% inférieur à la moyenne nationale. L'absence d'autoroute n'a donc pas nui à ce territoire ou de nombreuses personnes sont venues s'installer dans les années 90 en raison de sa relative bonne santé économique. Sans parler des activités tertiaires et administratives présentes à Mont de Marsan, des emplois existent en effet dans le secteur agricole qui est qualifié de dynamique page 155 et dans les nombreuses entreprises de l'agro-industrie installées localement. La bonne santé démographique et économique de cette zone confirme l'absence de lien de causalité directe entre la présence d'infrastructures autoroutières et l'installation d'activités économiques. Cela est un des résultats essentiels des recherches en économie des transports de ces dernières décennies (voir [chap 11](#) « *Les autoroutes créent-elles de l'activité et de l'emploi?* »). Ces résultats sont par ailleurs connus par les auteurs du rapport qui soulignent p187 que *"les expériences montrent que le critère "desserte routière" ne constitue pas le caractère déterminant de localisation des entreprises"*.

Les autoroutes sont par contre associées à un type de développement économique qui, par l'intermédiaire des gains de temps, renforce les pôles économiques forts et "siphonne" les activités des territoires traversés (voir [chap 11](#) *"Les autoroutes créent-elles de l'activité et de l'emploi?"*). Ces effets de polarisation sont mentionnés p187 et se manifesteront surtout sur les activités commerciales: *"Les grandes surfaces situées dans les aires urbaines de Bordeaux, Pau et Mont de Marsan seront les principales bénéficiaires de cet aménagement. Elles vont accroître leurs aires de marché et donc leur chiffre d'affaire."* (p200).

Des déplacements d'activités seraient également à attendre au profit des lieux à proximité des échangeurs (p195) mais il n'est pas question ici de création d'activités nouvelles ou de nouveaux emplois. Au final, mise à part quelques créations nettes d'emploi sur l'infrastructure en elle même, une autoroute ne servirait pas le développement local de l'arrière pays Landais. Elle ne ferait que renforcer les pôles économiques régionaux que sont Bordeaux et Pau, accentuant un peu plus le déséquilibre dans l'aménagement du territoire régional.

Ces évolutions économiques sont néanmoins suspendues aux évolutions futures du prix des carburants. Le renchérissement attendu de leurs prix, en limitant les mouvements des individus et des marchandises pourrait réduire les déplacements d'activités (voir [chap 7](#) *"Quelle conséquence sur les transports aura l'augmentation du prix du pétrole?"*). Cette réduction des mouvements rendrait néanmoins encore plus inutile la construction d'une infrastructure autoroutière.

Bibliographie (et extraits):

- Direction Régionale de l'équipement, 2006, Dossier d'enquête publique
- Milanési Julien, 2006, Réserve d'indiens à la prochaine sortie – Le projet d'autoroute Langon-Pau et l'économie landaise:

Selon la plupart des élus landais une autoroute entre Langon et Pau est indispensable pour "désenclaver" le département, pour lui éviter la "désertification" et la transformation en «*réserve d'indiens*», pour répondre, et c'est louable, au difficile problème du chômage. A côté de ces slogans qui dépeignent notre département comme une zone économique au bord du gouffre il est intéressant de lire le constat qu'en fait la Direction Régionale de l'Equipement. Une partie du dossier d'enquête publique de l'autoroute A65 est consacrée à l'étude de la santé économique et sociale de la zone est des Landes qui serait éventuellement traversée par cette nouvelle infrastructure. Les chiffres et citations mentionnés ici sont tous issus de ce document (Dossier n°1/5).

Mont de Marsan et l'Est des Landes souffrent-ils de l'absence d'autoroute?

Il est couramment avancé par des élus, des journalistes, ou de simples citoyens qu'une autoroute est nécessaire parce que les Landes sont menacées de désertification. Les landais, sans emploi, auraient à quitter le département et notamment sa Préfecture pour trouver de quoi gagner leur vie ailleurs. C'est ce qui est parfois sous entendu, c'est pourtant l'inverse qui se passe en réalité. La population de la communauté d'agglomération du Marsan a davantage augmenté entre 1990 et 1999 que celle de Pau, Tarbes, Agen, Auch ou Biarritz-Anglet-Bayonne (p144). Sa croissance de 4,3% pendant cette période n'est même rien comparée à celle du canton nord de Mont de Marsan qui a cru de 8,2%, contre 3,3% en moyenne en France et 3,9% en Aquitaine. Sur la totalité du parcours du projet d'autoroute, la population s'est accrue de 15 500 personnes dont 14 410 individus qui ont fait le choix de s'installer dans cette zone (p145). On pourrait penser que cet accroissement de population supérieur à la moyenne est le fait de retraités venant goûter la douceur du climat. Mais non, contrairement à d'autres parties de la région, Mont de Marsan se distingue en présentant des taux de plus de 60 ans semblables à la moyenne française (p146). D'ailleurs, le rapport conclut cette partie en soulignant le "*bon profil démographique de la communauté d'agglomération du Marsan*" (p164). On est bien loin de la désertification.

Alors pourquoi ce dynamisme ? Pourquoi des gens, apparemment jeunes, viennent s'installer dans les Landes et plus particulièrement près de Mont de Marsan? Tout simplement parce que "*le rôle de Préfecture de cette dernière, avec le développement du nombre des emplois dans le domaine tertiaire, accroît son attractivité*" (p144). Et en effet, alors que le niveau de chômage était en 1999 de 12,9 % en France, de 13,4% en Aquitaine, supérieur à 16% à Pau où dans le BAB, il n'était "que" de 11,7% dans la communauté d'agglomération du Marsan et de 9,4% dans la zone landaise traversée par l'éventuelle A65 (p149). Il est évident que le chômage est un drame individuel et collectif suffisamment important pour ne pas se satisfaire qu'environ 10% des gens voulant travailler ne puissent pas trouver d'emploi. Mais alors que ce taux est élevé partout, en Aquitaine, en France et en Europe, il est important de regarder comment se porte l'est de notre département dans ce marasme, et les chiffres montrent qu'il se porte relativement mieux. Mont de Marsan n'est donc pas au bord de l'asphyxie économique ; cette ville, dans un contexte difficile, s'en tire même relativement mieux que ses voisines, et cela explique que des gens viennent s'y installer.

Mais alors comment expliquer cette relative bonne santé de l'économie landaise dans une zone qui n'est pas desservie pas une infrastructure autoroutière? Parce que, pour commencer, comme le répètent depuis des années des économistes et géographes des transports, il n'y a pas de lien automatique entre la construction d'une infrastructure routière et l'emploi – et depuis des

années, également, les élus s'entêtent à ne pas vouloir entendre ces résultats pourtant issus d'études de situations existantes.

L'économie de la région de Mont de Marsan fonctionne notamment grâce à une agriculture performante qui fait partie des leaders français dans la production de maïs de semence, d'asperges, de carottes, de haricots verts, de kiwis, de poulets, de canards, de cailles, de truites, et dont l'accroissement des niveaux est un signe de "*dynamisme de l'agriculture dans cette zone*" (p155, voir également p151). Une infrastructure autoroutière ne servira pas cette activité. Elle ne pourra à la rigueur que faciliter le transport de ces produits vers des lieux de conditionnement plus éloignés, pénalisant ainsi un des piliers essentiels de l'économie locale: l'agro-industrie. Aqualande à Roquefort, Biscuit Poul à Aire sur Adour, Delpeyrat à Saint Pierre du Mont, Maïsador à Haut Mauco, Caillor à Sarbazan, pour les plus grosses, se sont installées alors qu'elle n'avaient pas d'autoroute à proximité. Dans le secteur industriel est-il utile de citer Biolandes à Le Sen, ou Potez Aéronautique à Aire sur Adour? Dans la grande distribution doit-on également rappeler que la Scalandes qui approvisionne les supermarchés Leclerc de toute la région et même jusqu'au Portugal est située à Mont de Marsan? Les chefs de ces entreprises seraient-ils fous ou est-ce que la décision d'installation d'une activité économique dépend d'autres éléments, plus complexes, que la proximité d'une autoroute? Ce serait pourtant tellement facile si l'activité s'installait automatiquement à proximité des grands axes de transports... il n'y aurait qu'à couvrir l'Afrique d'autoroutes.

Les fonctionnaires de l'Équipement, plus au fait des travaux de recherche sur les transports, ne partagent néanmoins pas les croyances des élus. Ils précisent p187 du présent rapport que "*les expériences montrent que le critère "desserte routière" ne constitue pas le caractère déterminant de localisation des entreprises*" (p187).

Donc l'est du département, qui inclut Mont de Marsan, ne se désertifie pas, il n'est pas non plus en situation de marasme économique et l'existence d'entreprises performantes et exportatrices montrent que cette zone n'est pas plus enclavée qu'une autre. Le Petit Robert donne d'ailleurs pour enclavé(e) la définition suivante: "Région enclavée, isolée du reste du pays, sans voies de communication". Il serait donc raisonnable que les élus (et les autres) arrêtent d'utiliser ce mot. Mont de Marsan n'est pas enclavée et on peut atteindre cette ville sans avoir besoin d'une jeep, d'une pirogue ou d'un hélicoptère. Des routes existent et sont en bon état pour venir de Bordeaux, Langon, Auch, Pau, Dax. Ce qu'apportera une autoroute sera un gain de temps pour aller à Bordeaux et Pau par rapport à l'heure et demie actuelle. Dit-on d'un parisien qui met 1h30 pour se rendre à son travail qu'il est enclavé?

L'est des Landes n'est pas sinistré économiquement et est loin de devenir la "réserve d'indiens" qui nous est parfois promise. C'est même plutôt une zone dynamique et en relative bonne santé qui ne semble pas avoir besoin d'une infrastructure autoroutière pour assurer son développement économique. Ce n'est pas non plus une zone "enclavée". Ce qu'apporterait par contre une autoroute entre Langon et Pau serait d'indéniables gains de temps dans les transports de voyageurs et de marchandises entre la préfecture et les deux métropoles régionales. Voyons maintenant les conséquences que, selon la DRE, ces gains de temps pourraient avoir sur l'activité économique du département.

Que peut attendre l'est des Landes d'une liaison autoroutière Langon-Pau?

Le gain de temps concentre l'activité économique. Afin de mettre au jour ce mécanisme on peut imaginer une situation extrême où deux usines du même groupe produisant le même produit, disons des chaises, se font face de chaque côté d'une rivière qu'il n'est possible de franchir qu'à l'aide d'un pont situé à trois jours de route. Chacune, du fait de la difficulté des transports, produit des chaises pour son côté de la rivière. Si un pont est dressé entre les deux usines, les difficultés de transport disparaîtront et le groupe possédant les deux usines aura tout intérêt à réunir, pour être

plus efficace, la production sur un seul site. Il choisira pour les mêmes raisons, l'usine la plus importante, celle située du côté de la rivière où le marché de la chaise est le plus important – c'est-à-dire certainement le côté le plus peuplé. L'effet serait le même si les usines étaient concurrentes. Il est en effet probable que la plus grosse structure, celle profitant du marché le plus large, ait des coûts inférieurs et puisse donc proposer des chaises à des prix plus bas. L'ensemble des consommateurs se dirigera alors vers la plus grosse structure, entraînant la disparition de la plus petite. Le premier cas de figure correspond à une délocalisation d'activité (de l'autre côté de la rivière), le deuxième est celui d'une disparition d'entreprise sous l'effet de la concurrence. Ce sont ces deux mécanismes qui pourraient être à l'œuvre lorsque le temps de trajet entre Bordeaux et Mont de Marsan ou entre Mont de Marsan et Pau diminuera, et il est à craindre que Mont de Marsan soit du mauvais côté de la rivière.

Ce type de mécanisme ne peut fonctionner que s'il est accompagné par d'autres facteurs d'ordres sociaux, politiques, juridiques. Ainsi, par exemple, dans l'exemple du pont, rien ne serait possible s'il y avait une frontière sur le pont qui empêchait, ou taxait fortement la circulation de chaises. On peut imaginer ainsi beaucoup de situations limitant l'impact de la construction de cette voie de passage.

Mais voyons ce que dit la DRE sur les effets économiques à attendre de la construction d'une autoroute. Ses experts soulignent sans surprise que les effets essentiels à attendre sur le développement local passent par la diminution des coûts et des temps de transports (p187). Ceci aurait pour conséquences d'augmenter la demande de transports (c'est à dire le trafic, notamment touristique vers les stations de ski pyrénéennes) et d'améliorer l'accès que peuvent avoir les entreprises locales aux marchés éloignés.

Dans l'exemple précédent, le pont ouvrait aux deux entreprises l'accès au marché de chaises de l'autre côté de la rivière mais avait finalement pour conséquence de concentrer l'activité sur un seul des deux sites. Ici, la construction d'une autoroute pourrait avoir le même type d'effet, celui d' "*un renforcement du phénomène de polarisation*" (p187). Ce n'est pas néanmoins de production de chaises dont il est question ici mais de commerces: "*Les grandes surfaces situées dans les aires urbaines de Bordeaux, Pau et Mont de Marsan seront les principales bénéficiaires de cet aménagement. Elles vont accroître leurs aires de marché et donc leur chiffre d'affaire.*" (p200) Le phénomène est simple. L'accès à ces grands pôles urbains, notamment bordelais et palois sera plus simple, plus rapide et plus attractif, les consommateurs s'y rendront donc plus aisément et fréquemment, délaissant ainsi leurs commerces locaux.

Ce phénomène de polarisation est aussi reconnu et souhaité par les auteurs en matière de services publics de santé et d'éducation (p162 & 202). Si autoroute il y a, elle renforcera certainement l'importance des hôpitaux et universités bordelaises au détriment du développement de structures locales, elle accompagnera ainsi la tendance actuelle à la rationalisation et à la concentration des services publics dont les fermetures d'hôpitaux de campagne, de bureaux de postes et la création de pôles d'excellence universitaires sont des illustrations.

Le renforcement des pôles économiques palois et bordelais entraînera également, du fait de l'existence d'un accès rapide à ces villes, un développement du logement "*de type périurbain*" dans les zones traversées (p195). Les travailleurs de ces grands centres, souvent en recherche d'un coin de terre à la campagne, pourront en effet s'installer dans des zones plus éloignées de leur lieu d'emploi. Cela concernera vraisemblablement surtout les zones du sud des Landes proches de l'agglomération paloise (p195), c'est à dire à partir d'Aire sur Adour: "*Les coteaux nord du Gave de Pau pourraient connaître un développement important (pas toujours maîtrisé) des zones pavillonnaires*" (p201). Une des premières conséquences devrait être l'augmentation du coût du foncier dans ces villes et villages proches de l'autoroute (p195).

Le rapport identifie également deux types d'effets sur le développement local des zones traversées. Des "*activités consommatrices de transports (entreprises de logistiques)*" ou "*soucieuses de l'effet de vitrine (grandes surfaces commerciales)*" (p195) pourraient s'installer à proximité des échangeurs. Il n'est cependant pas question ici de création d'activité mais de

déplacement d'activités existantes désirant se rapprocher des facilités et de la visibilité commerciale qu'apporte une autoroute.

Finalement, que peut réellement attendre l'arrière pays landais d'une autoroute Langon-Pau? Essentiellement quelques créations d'emplois, sur l'infrastructure elle-même, c'est à dire aux postes de péage, dans les aires d'autoroutes et à l'entretien de la chaussée (p194). Ces créations d'emplois ne feront néanmoins, pour la plupart, que compenser les diminutions de postes de travail dans les activités équivalentes (stations services, restauration) existant actuellement sur la route existante (p200). Le département n'a par contre rien à attendre en terme de création d'activités nouvelles hors de cet équipement. Les seuls effets que l'on pourrait observer seraient, pour des raisons de gains de temps et de visibilité commerciale, des déplacements d'activités. Déplacements internes aux zones traversées, des emplacements actuels vers les échangeurs (on peut par exemple imaginer que plusieurs grandes surfaces aujourd'hui situées au centre de Mont de Marsan iraient s'installer au niveau de l'échangeur du Caloy), et déplacement d'activités des zones traversées vers les grands centres urbains que sont Pau et Bordeaux.

Au vu de ces effets attendus quel avenir économique et social se dessinerait pour l'arrière pays landais à l'horizon 2020? Si les autoroutes, comme les autres types de transports, ne créent pas d'activité, elles accompagnent par contre un type de développement ou d'organisation de l'espace. Les économistes parlent de "*congruence*". Les prévisions que fait la DRE, que nous venons de voir, permettent de dessiner un portrait économique et social de cette partie de la région si cette infrastructure est réalisée.

Le premier aspect, le plus évident est celui d'une polarisation économique de la région autour de Pau et Bordeaux. Ces centres seraient renforcés au détriment des zones traversées qui connaîtraient une diminution d'activité sur place, notamment commerciale. Cela ne diminuerait pas la quantité d'emplois dans la région, ils seraient seulement plus concentrés.

Les gains de temps générés par l'autoroute permettraient par ailleurs d'habiter plus loin des lieux de travail, provoquant ainsi un étalement urbain dans la large périphérie de ces grandes villes. L'est des Landes perdrait donc de l'activité sur place mais gagnerait de la population travaillant dans les grands centres, deviendrait ainsi un dortoir.

Dortoir pour les travailleurs Palois ou Bordelais mais aussi dortoir touristique pour des citadins de villes plus éloignées, les rapporteurs de la DRE prévoient en effet le développement de la "*fréquentation des résidences secondaires*" (p191). Le trafic ne concernerait en effet pas seulement des déplacements vers les grands centres urbains, un des objectifs de cette autoroute est de doper l'activité touristique locale mais surtout pyrénéenne.

L'est des Landes serait donc aussi une zone de passage qui pourrait, selon les experts de la Direction Régionale de l'Équipement, espérer tirer quelques avantages grâce aux aires d'autoroutes (p201). Si l'A65 se construit les landais pourront donc, déguisés en bergers, espérer vendre quelques blocs de foie gras et un peu de folklore à des vacanciers pressés.

C'est par où déjà la réserve d'indiens ?

11 - Les autoroutes créent-elles de l'activité et des emplois?

Cette question est étudiée depuis de nombreuses années par des économistes des transports. Emile Quinet, chercheur reconnu et membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées, publia en 1998 une synthèse de ces travaux. Il retenait trois enseignements :

1. Il n'y a pas de lien automatique entre la création d'une autoroute et la localisation des activités économiques.
2. « *Si les transports contribuent à augmenter l'activité dans certaines zones, il y a bien des zones où elle se réduit.* »
3. Ceci « *se traduit par une polarisation, c'est-à-dire un renforcement des zones fortes (...) les réseaux autoroutiers ont développés des métropoles régionales au détriment des pays qui les entourent.* »

De façon générale, ce qu'on peut retenir de la littérature scientifique sur le sujet tient en quelques phrases:

Oui, la construction d'une voie routière nouvelle génère des effets positifs en terme d'emploi, particulièrement des effets dits « *de chantiers* » qui apparaissent naturellement, mais momentanément, pendant la construction de la voie, impulsant dans l'économie locale un processus d'embauche de main d'œuvre et de distribution de revenus qui seront en partie localement dépensés, enrichissant de fait les circuits économiques locaux. Mais ces effets pourraient être obtenus, et de manière plus efficace (dans la construction ou la rénovation de logements par exemple) par l'investissement dans d'autres types de projets.

Oui, une fois la voie acquise, des emplois de service apparaissent, nécessités par l'exploitation de l'infrastructure : les personnels administratifs et d'entretien de la société concessionnaire, les gendarmes et les employés de restauration et de vente de pétrole sur les aires de service représentent 3 ou 4 emplois permanents au kilomètre.

Non, l'existence d'un « *surplus* » économique durable pour les territoires traversés n'est pas automatiquement induite par l'autoroute ; celle-ci ne « *transporte* » pas la croissance économique de manière magique : suffirait-il d'une grande liaison routière pour impulser le développement d'un pays pauvre ou d'une région en retard ? L'accessibilité de la région concernée est un argument important dans la valorisation de ses territoires, mais son accessibilité n'est pas son attractivité : tout aussi importants et nécessairement complémentaires sont le dynamisme préalable de l'économie locale, une main d'œuvre qualifiée disponible, la diversité du tissu d'entreprises, qualifiées pour la sous-traitance et aptes à l'innovation, mais aussi les politiques d'accompagnement que toutes les collectivités locales sont disposées et financièrement capables de mettre en œuvre afin de valoriser les effets positifs attendus.

Non, les effets de richesse attendus de l'autoroute ne peuvent pas bénéficier à l'ensemble des communes concernées. Les plus grandes d'entre elles, pour notre cas Pau et Bordeaux, dont l'accessibilité est alors améliorée, peuvent faire jouer sur l'économie locale existante un effet de « *siphonage* » de son activité économique. Les pôles les plus développés s'imposent au détriment des zones les plus faibles... que l'autoroute devait renforcer économiquement ! Et à leur tour, les pôles bénéficiaires entrent en concurrence avec des pôles plus importants (Toulouse versus Pau).

Oui, les voies de transport sont associés à des modes particuliers de développement économique et le transport autoroutier de marchandises est aujourd'hui concomitant à l'augmentation des échanges internationaux, au processus de spécialisation des pays que permettent les processus d'externalisation et de délocalisation et à un système énergétique reposant sur un pétrole abondant (voir [chap 7](#) « *Quelle conséquence sur les transports aura l'augmentation du prix du pétrole?* »).

Bibliographie (et extraits) :

- Quinet Emile, 1998, Principes d'économie des transports, 419p

En conclusion p59 : « les transports sont un facteur nécessaire mais pas suffisant de localisation (...). Si les transports contribuent à augmenter l'activité dans certaines zones, il y a bien sûr des zones où elle se réduit. (...) Cette discrimination opérée par les transports, créant des zones avantagées et des zones qui ne le sont pas, se traduit par une polarisation, c'est-à-dire un renforcement des zones fortes. (...) les réseaux autoroutiers ont développé des métropoles régionales au détriment des pays qui les entourent.(...) les revendications présentées sous l'argument d'efficacité sont en fait des arguments de répartition en faveur d'une zone géographique, qui joue à l'encontre des autres zones. Toute satisfaites, les demandes d'investissement de ce type annuleraient leurs effets, au détriment du contribuable qui aurait à payer des dépenses inutiles, et de l'intérêt général qui se trouverait privé d'investissements utiles.»

- Offner Jean-Marc, 1993, "Les effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique, L'espace géographique n°3

p.1: "Effet: ce qui est produit par une cause. Impact: effet d'une action forte, brutale. Le verdict du dictionnaire paraît sans appel: c'est bien à une vision déterministe des rapports entre réseaux de transport et structures urbaines que les notions d'impact, d'effet (induit, structurant) font référence.

Or depuis la révolution industrielle du XIX^{ème} siècle, ce paradigme de la causalité n'a pas cessé d'accompagner le développement des infrastructures de communication, du chemin de fer puis du train à grande vitesse, des voies routières puis autoroutières, des tramways puis des métros.

Partageant souvent le même credo saint-simonien, hommes politiques et scientifiques voient dans le transport sinon un gage de progrès du moins un facteur explicatif des modes d'urbanisation et d'aménagement.

Mais l'administration de la preuve a-t-elle été effectuée? Rien n'est moins sûr. Et pourtant, la relation de cause à effet continue de fournir à l'économie des transports un cadre d'analyse privilégié, accepté avec empressement par l'élu local comme le législateur et le journaliste.

On voudrait ici montrer que l'usage peu circonspect de la notion d'effet structurant des transports constitue une sorte de mystification scientifique au regard des enseignements des travaux empiriques et des réflexions théoriques.

Au-delà d'un regrettable laxisme méthodologique et d'une imagination conceptuelle défaillante, c'est essentiellement à l'emploi stratégique de la rhétorique de l'effet structurant – véritable mythe politique – qu'il faut attribuer le succès d'un pseudo-concept, sans substance mais partiellement opératoire."

- Téfra Martine, 1996, Economie des transports

ChapVII, Les transports et l'activité économique :

p149, effets structurants : «notion qui peut être définie comme étant « les modifications et les adaptations de comportements des individus et des groupes qui se manifestent par des changements dans les structures économiques et qui résultent de la création et de la mise en œuvre de l'infrastructure du transport.» (Plassard, 1977) Cette définition signifie que la réalisation de l'infrastructure de transport va être à l'origine des changements dans le comportement des agents économiques qui vont se traduire par une modification de la localisation des entreprises, de l'habitat, des commerces. Ces changements vont entraîner une transformation de l'espace économique. Dans ce processus, les nouvelles infrastructures de transport constituent un instrument utilisé dans les politiques d'aménagement du territoire.»

Quatre types de méthodes d'évaluation des effets structurants : enquêtes, méthodes comparatives, méthodes économétriques, méthode par les trafics :

p151, « 2-Les effets structurants liés aux infrastructures routières :

Si l'on s'appuie sur les travaux du Laboratoire d'Economie des Transports (LET), les résultats suivants peuvent être présentés : la création des autoroutes, et notamment celles de Lyon-Grenoble et de Lyon-Chambéry, a surtout renforcé la domination de Paris sur les villes mentionnées. La mise en service des autoroutes s'est accompagnée de restructuration au sein des entreprises agricoles : remembrement préalable à la construction de l'autoroute, modernisation, rationalisation de la production agricole et exode rural dû au regroupement des exploitations. Pour les entreprises industrielles, de nouvelles unités de production ont été créées, compensant celles qui ont disparu. Pour ces raisons, le résultat global est peu différent de zéro. On note cependant, que les nouvelles localisations se sont effectuées à proximité de l'autoroute.»

P161, Conclusion du chapitre : *«Dans la théorie économique et dans les politiques économiques, les transports constituent un instrument privilégié pour exercer des effets sur l'activité économique. Or, l'analyse des faits révèle une influence limitée, un décalage semble apparaître entre l'approche théorique et les résultats obtenus dans la réalité. Cette observation concerne notamment :*

- *la localisation des entreprises en fonction des coûts de transport où il apparaît que les coûts de transports représentent en moyenne 4,4% du chiffre d'affaires (estimation 1993). Ce faible résultat explique que cette variable joue un rôle marginal dans le lieu d'implantation des unités de production car elle n'a guère d'influence sur le profit des entreprises.*

- *L'effet structurant des infrastructures de transport est contesté dans les faits. Les investissements en transport représentent un facteur qui ne peut contribuer seul modifier l'espace économique et constituer ainsi un outil participant à l'aménagement du territoire. Cet objectif ne peut être atteint que si l'infrastructure de transport est associée à d'autres facteurs (forte disponibilité en main d'œuvre...).*

- *L'effet redistributif des dépenses de transport réalisées par l'Etat au profit des ménages les plus démunis (principe de justice sociale de Musgrave) n'est guère vérifié dans les faits. On observe que, par le biais des transports, l'Etat procède à un prélèvement supplémentaire d'impôts. En revanche il semble que les investissements de transport exercent un effet sur la croissance économique (effet de production). Mais il serait plus logique de mentionner que cette influence résulte plutôt de la branche « bâtiment travaux publics » qui est consécutive à une demande d'infrastructures de la branche transports et qui se concrétise par la mise en service de routes, voies ferrées, ports...»*

- *Quinet Emile, 1992, Infrastructures de transport et croissance, Economica p39 , sur les études empiriques des effets de localisation : «Il ressort de ces études que les infrastructures routières sont une condition nécessaire, mais non suffisante du développement économique, et que si le terrain sur lequel elles sont implantées n'est pas convenablement préparé, leurs conséquences peuvent être nulles, voire même défavorables.»*

- *Dron Dominique, Cohen de Lara Michel (Cellule de prospective et stratégie), 2000, Pour une politique soutenable des transports, Rapport au gouvernement (1ere édition en 1995), La documentation Française*

p.29: "Nous devons constater la persistance de mythes, hissés au rang de dogmes, tels que les fausses équivalences BTP-infrastructures-désenclavement-croissance économique nationale et locale-mieux-être général, alors que le BTP ne se résume pas aux autoroutes, ni l'économie au BTP, ni le dynamisme économique local au « désenclavement », ni l'accroissement du bien-être à celui des échanges commerciaux. Nombre d'experts dénoncent la tentation déculpabilisante que peut exercer sur des décideurs un objet technique lourd tel que la réalisation d'une infrastructure de transport, dont maints exemples montrent pourtant qu'elle n'est ni nécessaire ni suffisante pour l'enrichissement économique d'une région. Depuis 1985, la Conférence européenne des ministres des transports elle-même estime que la réduction des coûts de transport ne détermine pas, dans le cas général, les décisions d'implantation d'activités.

p.266: "Le mythe du développement socio-économique par les infrastructures:

Une des idées essentielles guidant l'aménagement du territoire est que « l'irrigation » d'un territoire par des services de transport est garante de son développement et que, a contrario, leur absence ou leur insuffisance le condamne. Le plus souvent, l'assimilation est alors faite entre l'amélioration du service de transport et l'infrastructure supplémentaire. De plus, il faut différencier un catalyseur de développement d'un déclencheur économique... Or il n'est pas prouvé que la traversée d'un territoire par des services, a fortiori par des infrastructures, de transport soit garante de son développement et des contre-exemples existent. Nous constatons que si l'effet « d'irrigation » est systématiquement invoqué, l'effet inverse souvent constaté de « drainage » des zones fragiles l'est beaucoup moins. La vallée de la Maurienne est citée dans [Réf. 101, p. 17] comme un exemple d'effet de pompe (vidage d'une zone par une autoroute améliorant la liaison entre une zone à faible densité et un grand centre). Le rapport Accessibilité des zones de faible densité de population du Conseil général des ponts et chaussées et du Conseil général du génie rural, des eaux et des forêts [Réf. 101] développe ce point : parmi les effets du développement des infrastructures lourdes, on ne peut méconnaître celui de polarisation du territoire, qui est en pleine contradiction avec les motivations affichées de « rééquilibrage » qui accompagnent de nombreux projets d'infrastructures. En effet, l'accroissement des facilités d'accès à bas coût a tendance à accroître la fréquentation des villes de grande taille au détriment de leurs voisines plus petites (pour les achats, les professions, certains loisirs), ce qui accélère les déséquilibres territoriaux [Réf. 101].

J. Sivardière (Fnaut) a cité aux Entretiens de Ségur sur les transports [Réf. 30] le cas de Valence, nœud autoroutier et ferroviaire doté d'un aéroport et d'une voie d'eau à grand gabarit (Le Rhône), dont le taux de chômage reste supérieur à la moyenne régionale... A l'inverse, il rapporte le cas des Hautes-Alpes, exemple d'un développement sans autoroutes, où le solde migratoire entre les deux derniers recensement est positif alors que les élus se plaignent régulièrement d'enclavement ... mais les touristes plutôt de la qualité de l'hôtellerie, semble-t-il. Le rapport de la Cour des comptes de 1992 [Réf. 67, p. 67] soulève également ce point : « La relation de cause à effet entre infrastructures routières et aménagement du territoire est toujours invoquée : elle est rarement théorisée et, en tout cas, elle n'est pas clairement établie. La fréquence de l'argumentation, avant réalisation, a pour contrepartie la faiblesse de la preuve quantifiée, après réalisation. ». Ainsi, le développement socio-économique par les infrastructures relève plus du slogan que de la réalité."

- Denant-Boemont & C. Gabella, 1991, Les effets structurants. Analyse bibliographique, LET, Lyon
- Plassard François, 1977, Les autoroutes et le développement régional, Economica, Presses Universitaires de Lyon
- Observatoire statistique des autoroutes : SETRA

12 - Le projet d'A65 comporte-t-il un intérêt régional?

"Compte tenu de l'aménagement parallèle de la RN 10 entre Bordeaux et Bayonne et des faibles trafics actuellement observés, ce projet 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". (rapport audit 2003 p 41 de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées).

Le trafic est essentiellement local et régional, à peine 1/4 pour le transit (document C.E.T.E. de 2001).

"Une adaptation plus fine au trafic devrait conduire à imaginer des aménagements intermédiaires ponctuels entre la route bidirectionnelle à 2 voies et la route à 2 x 2 voies" (audit 2003 p 50 de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées).

Alors pourquoi ne pas aménager la voie existante à moindre frais pour répondre aux besoins concernant essentiellement les locaux et les Aquitains ?

13 - Ce projet d'autoroute est-il rentable ?

Cette nouvelle infrastructure est déficitaire, de l'avis même des autorités. Son coût de réalisation est actuellement estimé à 1,1 Md€ (4 lignes dans le dossier 1/5, p.111). Il a augmenté de 54% par rapport aux premières estimations de 1999 soit 4,7 Md€ (0,7 Md€) et de 11,7% par rapport à 2001 soit 5,25 Md€ (0,8 Md€).

De façon anecdotique, l'embranchement sur la A62 se fait sur l'aire existante de repos d'Auros qu'il faudra déplacer. Le surcoût est de 20 MF (3,05 M€) en 2001. De plus le choix des options sur le tracé des bandes de 300m s'est fait dans la partie bazadaise sur les sections A1 et B1, les plus onéreuses (surcoût de 10 MF soit 1,52 M€).

Comme le souligne la Cour des Comptes (publications : les rapports : les réseaux routiers-4- La politique routière et autoroutière. Evaluation de la gestion du réseau national, résumé, page 2) : *«...l'autoroute provoque du fait des caractéristiques techniques de cette dernière, un surcoût estimé de 25 à 30%. Enfin, il n'est pas sûr que le choix de l'autoroute corresponde toujours à la solution la mieux adaptée au trafic ou au service attendu. Par ailleurs les mécanismes d'avance de différés de remboursement se traduisent au bout du compte, par un coût supérieur à celui du financement budgétaire classique».*

L'effet pervers de la suppression de «l'adossement» (directive européenne 93/37 CEE) entraîne maintenant le Gouvernement à annoncer qu'il sera désormais nécessaire de recourir aux contribuables par la subvention d'équilibre pour financer les autoroutes non rentables. Est-ce ainsi que doivent être gérés les deniers publics ? L'adossement permettait en effet de répartir le financement de nouveaux axes sur l'ensemble de la population de l'hexagone. Désormais, par ce nouveau type de montage financier - Partenariat Public Privé (PPP) -, les Aquitains se trouvent particulièrement pénalisés.

On nous explique que : *«La possibilité de concéder, d'un bout à l'autre de l'itinéraire, une infrastructure ayant le statut autoroutier constitue la solution qui nécessite le moins de financement public des co-financeurs (Etat et Collectivités territoriales) grâce à la perception du péage»* (dossier 1/5, p. 36).

Il est donc demandé aux contribuables de participer au financement du déficit par la «subvention d'équilibre» à hauteur de 500 M€ (plaquette d'information officielle diffusée à 65 000 ex), sans que ceux-ci aient été consultés pour savoir s'ils étaient d'accord pour participer à cet appel de fonds. Ils ont déjà payé par leurs impôts toutes les études effectuées à ce jour ainsi que les simulacres de concertation.

Aucune explication sur le fonctionnement de la subvention d'équilibre n'est fournie dans le dossier.

Ces 500 M€ se répartissent entre l'Etat (250 M€), la Région et les trois départements concernés ainsi que la Communauté d'agglomérations de Pau-Pyrénées. C'est-à-dire que les Aquitains sont appelés à financer une fois par l'impôt la quote-part part de l'Etat, une autre fois celle de la région et enfin celle du département, les Aquitains (24, 47) cotisant uniquement pour la part de la région et de l'Etat. Il sera par ailleurs, nécessaire de déboursier encore pour circuler sur cette autoroute. Cela fait beaucoup pour les Aquitains (33, 40, 64) directement concernés par le projet autoroutier imposé par l'Etat, qui auront à en subir toutes les nuisances et devront déboursier plus de 50% de la subvention d'équilibre. Est-ce acceptable ?

L'époque actuelle est aux restrictions budgétaires et à la maîtrise de la dette publique qui atteint des sommets inquiétants (1 160 M€, estimation INSEE). Les intérêts de la dette se montent à 20% du budget de l'Etat ce qui correspond au second poste budgétaire après l'Education Nationale. Le Ministre de l'Economie dit : «*La France vit au dessus de ses moyens* » (conférence de presse, 20 juin 2005). Ce qui est encore plus désolant est que l'augmentation de la dette a été utilisée pour financer les dépenses courantes de l'Etat, ce qui constitue « un choix de facilité ».

Il paraît pour le moins irresponsable et contraire à l'utilité publique de financer ce projet ruineux, alors que les ressources publiques sont épuisées, d'autant plus qu'il n'était pas classé prioritaire dans le rapport de l'Audit de 2003 de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées, pour qui «*la nécessité d'une autoroute concédée de bout en bout n'étant pour l'heure pas démontrée*» (page 41).

Nous disons que ce projet n'est pas financièrement acceptable et, par conséquent, ne correspond pas à la notion d'utilité publique.

14 - Combien ce projet va-il coûter aux contribuables?

Cette nouvelle infrastructure est déficitaire, de l'avis même des autorités. Son coût de réalisation est actuellement estimé à 1,1 milliard d'euros (4 lignes dans le dossier 1/5, p.111). Il a augmenté de 54% par rapport aux premières estimations de 1999 (4,7 MdF ou 0,7 Md€) et de 11,7% par rapport à 2001 (5,25 MdF ou 0,8Md€). On peut s'attendre à une nouvelle augmentation de ce coût. En effet comme le souligne la Cour des Comptes (publications : les rapports : les réseaux routiers-4-. La politique routière et autoroutière. Evaluation de la gestion du réseau national, résumé, page 2) : « ...l'autoroute provoque du fait des caractéristiques techniques de cette dernière, un surcoût estimé de 25 à 30%. Enfin, il n'est pas sûr que le choix de l'autoroute corresponde toujours à la solution la mieux adaptée au trafic ou au service attendu. Par ailleurs les mécanismes d'avance de différés de remboursement se traduisent au bout du compte, par un coût supérieur à celui du financement budgétaire classique».

La suppression de l'adossement (directive européenne 93/37 CEE) rend nécessaire le recours aux contribuables par le biais d'une subvention d'équilibre pour financer les autoroutes non rentables. Du fait de ce nouveau type de montage financier appelé Partenariat Public Privé (PPP), les Aquitains se trouvent particulièrement pénalisés.

Aucune explication précise sur le versement de cette subvention d'équilibre n'est cependant fournie dans le dossier d'enquête publique. Alors que c'est un des enjeux essentiels du projet, ce point reste très flou.

La justification de l'usage de ce type de montage financier est justifié ainsi : «La possibilité de concéder d'un bout à l'autre de l'itinéraire, une infrastructure ayant le statut autoroutier constitue la solution qui nécessite le moins de financement public des co-financeurs (Etat et Collectivités territoriales) grâce à la perception du péage » (dossier 1/5, p. 36). Nous rappellerons simplement à ce propos que le financement d'un autre type d'équipement routier tel que l'aménagement de l'itinéraire existant serait bien moins coûteux pour la collectivité ([chap 16](#)).

Il est donc demandé aux contribuables de participer au financement du déficit par la «subvention d'équilibre» à hauteur de 500M€ (plaquette d'information officielle diffusée à 65 000 ex), sans que ceux-ci aient été consultés pour savoir s'ils étaient d'accord pour participer à cet appel de fonds. Ces 500M€ se répartissent entre l'Etat (250M€), la Région et les trois départements concernés (avec une participation de la Communauté d'agglomérations de Pau-Pyrénées). C'est-à-dire que les Aquitains seront appelés à financer par l'impôt une fois la quote-part de l'Etat, une autre fois celle de la région et enfin celle du département, sans compter que chacun devra déboursier encore pour circuler sur cette autoroute. De façon anecdotique, l'embranchement sur la A62 se fait sur l'aire existante de repos d'Auros qu'il faudra déplacer. Le surcoût est de 20MF (3,05M€) en 2001. De plus le choix des options sur le tracé des bandes de 300m s'est fait dans la partie bazadaise sur les sections A1 et B1, les plus onéreuses (surcoût de 10MF soit 1,52M€). Cela fait beaucoup pour les Aquitains (33, 40, 64) directement concernés par le projet autoroutier imposé par l'Etat, qui auront à en subir toutes les nuisances et devront déboursier plus de 50% de la subvention d'équilibre. Aucune explication sur le fonctionnement de la subvention d'équilibre n'est fournie dans le dossier.

D'après la plaquette d'information officielle, la subvention d'équilibre s'élève à 500 millions d'€. Répartition :

50% **Etat : 250 millions d'€**

50% Région et Départements (33, 40 et 64) : 250 millions d'€ ainsi répartis :

50 % **Région : 125 millions d'€**

50% Départements : 125 millions d'€ ainsi répartis :

Gironde : 50 millions d'€

Landes : 25 millions d'€

P.A. : 50 millions d'€

Les tableaux suivants (source INSEE dernier recensement 1999) indiquent la part par habitant, de

- chacun des 3 départements touchés, qui paieront la part département, région et état,
- chacun des 2 départements aquitains non touchés Dordogne et Lot et Garonne, qui paieront la part Région et Etat,
- tous les autres français qui ne paieront que la part Etat.

| | habitants | financement | par habitant |
|----------------------|------------|------------------|--------------|
| Aquitaine | 2 908 369 | 125 000 000,00 € | 42,98 € |
| Landes | 327 334 | 25 000 000,00 € | 76,37 € |
| Gironde | 1 287 334 | 50 000 000,00 € | 38,84 € |
| Pyrénées-Atlantiques | 600 018 | 50 000 000,00 € | 83,33 € |
| France | 58 518 395 | 250 000 000,00 € | 4,27 € |
| | total | 500 000 000,00 € | |

| | Coût pour chaque habitant | | | |
|---------------------|---------------------------|-------------|-----------|----------|
| | part dpt | part région | part état | total |
| landais | 76,37 € | 42,98 € | 4,27 € | 123,63 € |
| pyrénéen atlantique | 83,33 € | 42,98 € | 4,27 € | 130,58 € |
| Girondin | 38,84 € | 42,98 € | 4,27 € | 86,09 € |
| lot et garonnais | | 42,98 € | 4,27 € | 47,25 € |
| dordognais | | 42,98 € | 4,27 € | 47,25 € |
| autre français | | | 4,27 € | 4,27 € |

Commentaires :

Pour un foyer pyrénéen de 4 personnes, cela fait 520 € en moyenne. En tenant compte du fait que 50 % des foyers payent des impôts, on peut estimer que chaque foyer de contribuable pyrénéen paiera en moyenne plus de 1000 €. Un foyer landais guère moins et un foyer girondin environ les 2/3 soit 650€

Ces données incontestables montrent la monstruosité du montage financier dû à la disproportion du projet.

L'époque actuelle est aux restrictions budgétaires et à la maîtrise de la dette publique qui atteint des sommets (1 160M€, estimation INSEE). Les intérêts de la dette se montent à 20% du budget de l'Etat, ce qui correspond au second poste budgétaire après l'Education Nationale. Alors que le Ministre de l'Economie dit que «*La France vit au dessus de ses moyens* » (conférence de presse, 20 juin 2005) et que des investissements importants sont nécessaires dans des moyens de transports alternatifs (voir Question III). Est il bien raisonnable dans ce contexte de dépenser un demi milliard d'euros dans une infrastructure surdimensionnée ([chap 6](#))?

A titre de comparaison, le budget annuel de l'Agence gouvernementale De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) dont la vocation est de préparer la France aux nouveaux enjeux énergétiques des prochaines décennies (voir question VI) n'était que de 63 millions d'euros en 2004, soit 10 kilomètres d'autoroute.

Il paraît pour le moins irresponsable et contraire à l'utilité publique de financer ce projet ruineux, alors que les ressources publiques sont épuisées, et ce d'autant plus qu'il n'était pas classé prioritaire dans le rapport de l'Audit de 2003 de l'Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées, pour qui « *la nécessité d'une autoroute concédée de bout en bout n'étant pour l'heure pas démontrée* » (page 41).

15 - Quelle est la jurisprudence du Conseil d'Etat sur les autoroutes?

Le Conseil d'Etat a annulé le 28 mars 1997 le décret d'utilité publique de l'A400 en Haute Savoie qui devait relier Annemasse à un canton Suisse.

Le Conseil d'Etat avait été saisi de deux demandes d'annulation du décret formulées par des associations et 5 communes concernées par le projet.

La lecture des conclusions du commissaire du gouvernement donne des informations sur les motivations de l'annulation. Le commissaire développe des arguments qui ont une résonance intéressante avec le projet d'A65 :

- le projet était initialement un axe européen, il perd sa justification dès lors qu'il devient un axe local (p11)
- la circulation n'est pas très importante sur le trajet (prévision de 10 000 véh/jour) (p17)
- il reconnaît l'intérêt d'un aménagement de la voie existante et admet que peut être prise en compte dans le bilan les perspectives d'amélioration de celle-ci (p13)
- le montage financier (concession) ne peut pas constituer un argument en faveur du projet : *« un tel motif ne saurait justifier que l'on couvre la France d'autoroute, si d'autres partis sont possibles localement »* (p.14)

Bibliographie:

- Conseil D'Etat, 28 mars 1997, Arrêt du Conseil d'Etat, n°170856 et 170857
- Conseil d'Etat, Analyse de la jurisprudence de 1991 à 1999, Aménagement du territoire 1997
- Conseil D'Etat, 28 mars 1997, Conclusions du commissaire du gouvernement, n°170856 et 170857:

p.8: *"le dossier souffre d'une grave lacune: en écartant la possibilité de renforcer le réseau routier existant, sans s'interroger sur le bien fondé, de cette solution, le projet s'expose à la critique de ne pas justifier suffisamment la création de l'autoroute A400. Les partisans du projet se sont gardés d'évoquer une alternative qui risquait de mettre à mal un projet plus ambitieux. Mais dans la mesure où le dossier d'enquête doit porter sur le ou les projets dans leur configuration voulue par l'administration, on ne peut exiger davantage de l'autorité expropriante. Nous retrouverons cette faiblesse du dossier lorsqu'il s'agira de justifier sur le fond l'utilité publique de l'opération."*

p.12: *"La commission d'enquête a conclu ses travaux par un avis défavorable longuement motivé qui s'achève ainsi "le projet actuel tout à la fois surabondant par sa nature et insuffisant par ses résultats escomptés, n'apporte pas de solutions satisfaisantes aux problèmes qu'il devrait résoudre." Parmi les motifs qui ont conduit à ces conclusions sévères figure en bonne place le fait que la desserte des villes d'Annemasse et de Thonon-les-bains puisse être assurée dans des conditions satisfaisantes par l'aménagement sur place du réseau routier."*

p.13: *"Nous pensons, comme la commission d'enquête, que les possibilités réelles d'aménagement sur place du réseau routier en voie rapide prive d'une grande part de son intérêt la liaison de l'A400."*

p.14: *"Les prévisions de trafic et le coût financier de l'opération ne plaident pas non plus en faveur du projet."*

Selon les estimations de l'administration elle-même le trafic est estimé à 10 000 véhicules/jour au maximum sur l'essentiel du parcours c'est à dire sur la partie centrale entre la sortie d'Annemasse et l'entrée de Thonon-les-bains, ce qui représente une circulation faible pour une voie

autoroutière, si on compare aux 17000 véhicules/jour entre Caen et Bayeux et entre le Mans et Rennes"

p.14: "Le ministre ne cache pas que l'un des atouts majeurs de l'autoroute concédée réside dans son financement par péage, alors que le réseau routier étant financé par l'Etat et les collectivités locales qui ne disposent pas des mêmes moyens les travaux prendront plusieurs années. Mais cet argument dont nous n'ignorons pas le poids, ne peut en aucun cas être pris en compte pour accréditer l'utilité publique de l'opération en cause. Un tel motif ne saurait justifier que l'on couvre la France d'autoroute, si d'autres partis sont possibles localement."

p.14: «Si les voies autoroutières offrent un grand intérêt du point de vue de l'amélioration et de la fluidité du trafic ainsi q'au plan de la sécurité, nous croyons que la liaison Annemasse-Thonon-les-Bains, compte tenu de son coûté élevé, de la faiblesse du trafic attendu aussi bien que de l'existence d'un projet alternatif non retenu par l'administration consistant à achever de réaliser une deux fois deux voies, ne présente pas un caractère d'utilité publique suffisant pour que vous en admettiez la légalité. C'est dans ces conditions que nous vous proposons d'annuler le décret du 6 mai 1995 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction de l'autoroute A 400."

16 - Quelle alternative au projet d'A65?

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

- L'autoroute Langon-Pau est inappropriée au trafic actuel et futur, si on considère les prévisions annoncées pour 2020. L'évolution des trafics ne se poursuivra pas au même rythme que pendant les années 1990 à 2000. La montée du prix des carburants et la raréfaction du pétrole entraîneront obligatoirement une réduction de la circulation routière. Qui peut encore en douter ?

Seule une prévision exagérément optimiste avec l'espoir d'une très forte (mais improbable) augmentation du trafic pourrait justifier un projet autoroutier pour 7000 véhicules/jour sur l'axe existant.

- On nous annonce (page 111 du dossier d'enquête publique) un coût de 1101 millions d'euros (valeur 2005), soit en moyenne 7,59 M€/km, pour construire cette autoroute, dont 50% soit 550 M€ sous forme de « *subvention d'équilibre* » provenant d'argent public.

Dans les Landes, entre Mont-de-Marsan et Saint-Sever, une route à 4 voies est en cours d'achèvement. Elle coûtera 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.

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.

Une route à 4 voies entre Langon et Pau n'est peut-être pas indispensable sur la totalité de l'itinéraire.

C'est une solution plus réaliste que la perspective d'une autoroute concédée; le temps de réalisation du projet dépend de la volonté des « décideurs »

- La desserte des villes et villages traversés n'est pas assurée par une autoroute; les populations concernées ne profitent pas des échanges avec les usagers d'une autoroute.

Nous voulons que les citoyens puissent profiter de toutes les voies routières existantes, sans avoir à s'acquitter d'un péage.

- Des espaces naturels importants seront sacrifiés et définitivement stérilisés par la mise en place d'un passage aussi artificiel et hostile qu'est une autoroute, les exploitations agricoles et forestières cloisonnées et plus difficiles d'accès. Nous voulons préserver les équilibres fragiles des zones naturelles traversées, parfois classées.

- L'argument de la sécurité ne peut pas nous convaincre, même si tout accident est dramatique.

La route actuelle n'est pas reconnue comme accidentogène (Ch8 p). Une autoroute est discriminatoire puisqu'elle assure la sécurité seulement à ceux qui peuvent l'emprunter; pour les autres, le péage est peut-être trop cher, ou bien les échangeurs n'étant pas assez nombreux, l'axe ne répond pas aux besoins.

La vitesse à 130 km/heure relève plus du slogan que du souhait des automobilistes conscients des enjeux liés aux émissions de CO₂ et des dangers qui en découlent.

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). La configuration de certaines intersections pourrait être repensée, des aménagements permettant de doubler les

camions éviteraient des ralentissements, les possibilités d'accéder aux agglomérations précieusement conservées, etc.

Nous souhaitons que la préservation de l'environnement et du cadre de vie des populations soient une réelle préoccupation à l'occasion de tout aménagement routier.

17 - L'A65 est elle le prémisses d'un axe européen de transport?

L'axe Bordeaux-Pau, qui emprunte la A62 (Bordeaux-Toulouse) jusqu'à Langon, deviendra à partir de Pau, en passant par le Somport, un vecteur vers Saragosse et Valence. C'est l'Association pour la promotion de l'axe Européen Bordeaux-Valencia, créée le 23 septembre 1988 par les Chambres de Commerce et d'Industrie de Valence, Teruel, Saragosse, Huesca, Pau, Mont de Marsan et Bordeaux ainsi que par les Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie d'Aragon et d'Aquitaine, qui a lancé « *La liaison rapide Bordeaux-Mont-de-Marsan-Pau* » (Etude d'impact socio-économique et d'aménagement du territoire), avril 1993.

Cette liaison Bordeaux-Pau a été présentée il y a plus de dix ans comme un axe vers l'E7, le Somport et l'Espagne. Le choix du fuseau de 1000 mètres a été évidemment celui qui permettait la jonction au départ du projet autoroutier à péage Pau-Oloron. Ce dernier annulé, le tunnel du Somport pourtant réalisé et inauguré, il n'a plus été question d'un axe européen Bordeaux-Pau et la liaison a été déclarée à « *vocation régionale* ».

Coté espagnol, les aménagements sont là : autoroute gratuite, les panneaux E7 posés, les nombreuses dessertes permettant un développement économique, touristique, et harmonieux tout du long.

Coté français, le dossier Pau-Oloron est revenu à l'ordre du jour.

Voir site :

http://www.transports.aquitaine.equipement.gouv.fr.rubrique.php3?id_rubrique=124-31k-

Ainsi voit-on ressurgir le projet d'axe européen, expliquant la volonté des politiques de réaliser au plus tôt l'autoroute Langon-Pau, renforçant l'intérêt vers le Somport. Dans le dossier d'enquête il est bien fait mention des « *échanges transfrontaliers tel que le projet de la liaison Pau-Oloron, l'aménagement de la RN134 en vallée d'Aspe et le projet de liaison entre les Pyrénées Atlantiques et la Navarre...* », ne laissant aucun doute sur les projets futurs. Il n'est plus possible de nier que l'autoroute A65, Bordeaux-Pau est l'un des maillons de la voie rapide Bordeaux-Saragosse. Pourtant au cours des « *concertations* » il a été dit que l'itinéraire Pau-Oloron serait en deux fois une voie et qu'au-delà, dans la vallée d'Aspe, il n'est pas question de créer une autoroute. Quoi et qui croire ?

Il existe un véritable « saucissonnage » du projet avec la volonté d'imposer par ce biais sa réalisation.

La preuve définitive que l'objectif est de réaliser une voie européenne est donnée sur le site de la présidence de la République :

http://www.elysee.fr/elysee/francais/actualites/a_1_elysee/2005/novembre/programme_de_travail_sur_les_liaisons_transpyreneennes.31895.html, qui donne le planning établi pour les réalisations futures, en particulier pour la liaison qui nous concerne:

« *Programme de travail sur les liaisons transpyrénéennes (dernière mise à jour : 9 nov 2005) pour la liaison Saragosse - Somport - Pau.*

Actions conjointes :

- *Ouverture au trafic de marchandises dangereuses du tunnel du Somport à partir de janvier 2006, réalisée (1 mars 2006).*

Actions en Espagne :

- *Mise en service en 2010 de l'aménagement de la section Jaca - Tunnel du Somport.*
- *Mise en service en 2010 de la totalité de l'autoroute Saragosse - Jaca.*

Actions en France :

- *Mise en service en 2010 de l'autoroute Langon - Pau.*
- *Sections Pau-Oloron et déviation d' Oloron : approbation des APS en 2006 avec l'objectif de déclarations d'utilité publique en 2007.*
- *Réalisation, à court terme (2006) des études et travaux ponctuels sur les sections qui le nécessitent pour garantir la sécurité du trafic.*
- *Réalisation en 2006 des études (APS) nécessaires au lancement des enquêtes d'utilité publique pour l'ensemble des sections non couvertes entre Oloron et le tunnel du Somport.*
- *Ouverture de la déviation de Gan en 2005 et de Bedous en 2007 ».*

Si, comme ces informations le laissent présager, cet axe est bien celui du Bordeaux-Pau-Oloron-Saragosse-Valence, c'est un maillon d'un futur axe européen.

Telle que l'enquête publique est présentée, il existe une tentative pour prouver que la réalisation de l'A65 est d'utilité publique en masquant sa réelle finalité, c'est-à-dire son devenir européen. Dans cette optique, c'est un autre projet et les Aquitains n'ont pas à supporter les charges financières qui leur sont demandées.

18 - Peut-on se fier aux conclusions du bilan coût-avantages ?

Un bilan coût-avantages du projet d'autoroute A65 est présenté page 203 du dossier 1/5 d'enquête publique. Le principe du bilan coût-avantages est de mesurer, en unités monétaires, l'ensemble des coûts et des avantages d'un projet, puis de faire le solde pour voir si le projet doit être réalisé ou non.

Le solde de ce bilan (p205) montre un bénéfice important apporté par l'infrastructure, de l'ordre de 3 par euro investi dès 2010. Ces chiffres sont néanmoins issus de méthodes de calcul scientifiquement controversées et, dans le cas de cette étude, utilisées avec un très fort biais en faveur du projet.

Le bénéfice actualisé du projet serait en 2020 de 2492 millions d'euros (p205). Ce montant est obtenu par le solde des avantages nets et des coûts d'investissements. Ces derniers sont mesurés à partir du coût réel du projet, qui sera effectivement payé par l'entreprise concessionnaire et la collectivité. Ce sont des euros « réels » qui seront échangés dans le circuit économique. Par contre, il n'en est rien pour ce qui concerne les avantages qui sont en grande partie mesurés par des euros « virtuels ». L'évaluation monétaire de ces avantages est en effet une évaluation des gains de « bien-être » que générera l'infrastructure en terme de sécurité, de confort ou de gains de temps. Les « biens » que sont la sécurité ou le confort ne sont pas échangés sur un marché, ils n'ont pas de prix mais des méthodes existent pour leur en donner un.

Le détail des avantages est présenté page 204. Si on retient par exemple l'année 2020, sur 159 millions d'euros d'avantages globaux on trouve 10 millions d'euros de gains en sécurité, 106 millions en gains de temps et 31 millions en gains de confort pour les usagers. Les gains en sécurité sont mesurés monétairement à l'aide de « la valeur économique d'un tué » (p203) et des valeurs pour un blessé grave ou un blessé léger. La valeur retenue pour un tué est de 0,75 millions d'euros (p203). Cette estimation monétaire est issue de deux types de méthodes d'évaluation. La première à avoir été historiquement utilisée et qui est aujourd'hui progressivement abandonnée est celle dite du « capital humain ». Elle consiste à faire la somme des revenus que touche un individu lors de sa vie active. Son défaut essentiel (au-delà du fait qu'elle donne des estimations de la vie humaine différentes selon les professions) est de ne mesurer que la valeur économique d'un individu dans sa vie de travailleur. Vu que les individus ne consacrent pas uniquement leur vie à travailler, c'est maintenant la méthode d'évaluation contingente qui est retenue. Elle est en effet censée mesurer la valeur de toutes les dimensions de la vie d'un homme. Cette méthode initialement conçue pour évaluer économiquement la nature, fonctionne avec le principe simple des questions de volonté de payer. Pour estimer la valeur d'un paysage, ou d'une espèce en voie de disparition elle consiste ainsi à demander à des individus interrogés au hasard combien ils seraient prêts à payer pour qu'existe toujours ce paysage, ou cette espèce. Si les individus répondent 20 euros en moyenne et que la population totale est de 10 millions alors la valeur économique du paysage, ou de l'espèce en danger, est de 200 millions d'euros. Le principe est le même pour évaluer la valeur de la vie humaine, une des questions types utilisées est « Imaginez que vous devez prendre l'avion et que vous avez 2 chances sur un million de mourir lors de ce vol, combien seriez vous prêt à payer pour n'avoir plus qu'une chance sur un million de mourir ? » Si un individu répond 2 euros, c'est qu'il attribue cette valeur au fait d'avoir une chance sur un million de mourir, il suffit alors de multiplier ce chiffre par un million, la valeur de sa vie est donc de 2 millions d'euros.

Cette méthode est également utilisée pour mesurer les gains en confort, mais le dossier n'offre pas d'éclairage sur ce point. Pour ce qui est des gains de temps, la valeur utilisée pour estimer une

minute de gagnée dans un trajet doit très certainement être celle d'une minute travaillée au salaire moyen (mais ce n'est pas non plus précisé).

Ces méthodes, développées aux Etats-Unis par des économistes dans les années 60 et 70 ont d'abord été utilisées par l'administration américaine (décret Reagan de 1981) et se répandent depuis la fin des années 90 en Europe continentale. Leur arrivée en France est très récente et le rapport Boiteux sur la mesure des coûts des transports est un bon exemple de leur intrusion dans le domaine public français. Cette lente diffusion, notamment en Europe vient du caractère très critiquable de leur validité scientifique. Un individu peut-il en effet réellement répondre à une question sur la valeur économique de sa probabilité de mourir ? De nombreux travaux sur ce point ont déjà été publiés (voir par exemple Stevens). Ces méthodes posent également une question morale : la décision publique, lorsqu'elle porte sur des vies humaines ou sur la survie d'une espèce en danger doit-elle seulement tenir compte de critères économiques ?

Les décisions publiques ont très souvent des dimensions multiples. Dans le cas d'une autoroute, par exemple, sont confrontés un coût financier, la destruction de milieux, des objectifs d'aménagement du territoire, des questions de sécurité, des expropriations de biens privés, etc. L'objectif d'un bilan coût-avantages est de faire rentrer toutes ces dimensions dans un « moule monétaire » qui n'est pas nécessairement adapté à toutes ces dimensions. Il existe un espace dans lequel se confrontent traditionnellement ces différentes dimensions, c'est celui de la démocratie. Dans cet espace, ce sont les élus ou les électeurs par référendum qui arbitrent et qui prennent la décision finale. L'objectif du bilan coût-avantages est de fournir une méthode qui soit plus « rationnelle », plus « scientifique » et qui permette de trancher à l'aide d'une simple soustraction entre la valeur monétaire des coûts et celle des avantages. Ce caractère « scientifique » est néanmoins très sujet à caution et bien souvent ces bilans servent à donner une légitimité chiffrée à des choix déjà réalisés. Il suffit pour cela de charger la barque du côté des coûts ou des avantages, selon l'objectif recherché. Les associations de défense de l'environnement ont ainsi récemment compris l'intérêt qu'elles pouvaient avoir à utiliser ce type de méthodes. La bataille de chiffre actuelle au niveau européen sur la directive « REACH » en est une très bonne illustration.

Dans le cas précis du bilan fait pour l'A65, la barque est indiscutablement chargée du côté des avantages. En effet alors que les gains en termes de temps, de sécurité et de confort sont très largement estimés, le minimum est fait du côté des coûts. Certains coûts environnementaux sont mesurés, et c'est intéressant à souligner, seulement après que le bilan général ait été fait. Dans ce bilan seul le coût de réalisation du projet était pris en compte (p205). Dans la page suivante les coûts environnementaux estimés sont très faibles (entre 10 et 15 millions), ils n'auraient pas bouleversés le sens des conclusions. Les nuisances liées au bruit sont citées mais non estimées et finalement seuls les coûts liés à la pollution de l'air par les oxydes de carbone, le soufre et l'azote sont mesurés. C'est très léger à côté de tout ce qui aurait pu être mesuré (tel que le suggère entre autres le rapport Boiteux sur le coût des transports) et qui aurait pu, avec un peu de bonne volonté dans ce sens, faire basculer la balance de l'autre côté. Les coûts liés à d'autres types de polluants tels que les métaux lourds auraient par exemple pu être mesurés. Ceux liés à la pollution par le bitume (substance classée comme produit toxique par la commission européenne) auraient aussi pu être ajoutés. On aurait pu mesurer les pertes en paysages, celles liées à la disparition d'endroits chers à des individus. La quantité d'espaces naturels détruits par l'infrastructure aurait également donné une source intarissable d'évaluation monétaire. Enfin, sans utiliser ce type de méthode d'évaluation monétaire de l'environnement, on aurait très bien pu aussi estimer « le coût d'opportunité » d'utiliser des fonds publics à ce type d'équipement plutôt que dans d'autres qui font actuellement défaut. C'est aussi quelque chose que les économistes savent faire.

Finalement, comparer des gains ou des pertes de bien être tel que le fait un bilan coût-avantages est un exercice qui apporte très peu à la décision publique. Ce n'est qu'un moyen pour le décideur de se réfugier derrière des chiffres qui apportent une caution scientifique à ses choix. Ces chiffres

relèvent néanmoins davantage de l'alchimie ou de la prestidigitation que de la science, ils impressionnent les novices et font sourire les initiés. La décision publique a peu à gagner à tourner à un affrontement entre « experts » qui sortent des chiffres de leurs calculatrices comme des lapins d'un chapeau.

L'ARLP refuse donc les conclusions du bilan coût-avantages détaillé pages 203-207 du dossier d'enquête 1/5 car les méthodes utilisées sont scientifiquement controversées et leur usage est fortement biaisé en faveur du projet d'A65. Elle estime par ailleurs que l'intérêt général mérite mieux que d'être résumé au bas d'un bilan comptable.

Bibliographie:

- Bonnioux François, Rainelli Pierre, 2002, Evaluation des dommages des marées noires: une illustration à partir du cas de l'Erika et des pertes d'agrément des résidents, *Economie et statistique* n°357-358, pp 173-187

- Travaux INRA en France: Amigues Jean-Pierre, Arnoux Fabienne, Bonnioux François, 2003, Evaluation des dommages dans le domaine de l'eau: contribution à la constitution d'une base de donnée française, INRA, 38p

- Stevens T.H., Echevarria J., Glass R.J., Hager T, More T.A., 1991, Measuring the existence value of wildlife: what do CVM estimates really show, *Land Economics* 67 (4), pp 390-400
Article basé sur une enquête destinée à évaluer la valeur d'existence de quatre espèces sauvages récemment réintroduites aux Etats-Unis (pygorgne à queue blanche, saumon atlantique, dinde sauvage et coyote). Les questions de CAP (par l'intermédiaire d'une contribution à une fondation) étaient accompagnées de questions cherchant à cerner le positionnement éthique des individus par rapport à la nature (du type: "All species of wildlife have a right to exist independent of any benefits or harm to people").

Les individus sont 80% à juger que les espèces en question sont importantes, ils ne sont pourtant que 30% à donner un CAP supérieur à 0. Ils sont environ 6% à ne vouloir rien payer pour préserver ces espèces car elles n'ont pour eux aucune valeur; 40% refusent de payer car ils jugent que leur protection devrait être financée par l'impôt et 25% refusent pour des raisons éthiques ("la valeur de ces espèces ne se juge pas en terme monétaire"). Les individus ayant un positionnement éthique ont des préférences dites "lexicographiques" ("in lexicographic rule, one alternative is always ranked above another") qui rendent impossible les jugements d'indifférence ou d'équivalence entre nature et monnaie. Par ailleurs, 2/3 des individus ayant répondu positivement aux questions de CAP sur le saumon disent que leur réponse n'est pas le reflet d'un arbitrage entre argent et espèce sauvage. Les résultats obtenus "may simply reflect the amount of money which could be raised through private donations."

En conclusion, les auteurs utilisent les résultats de cette étude pour affirmer que la MEC revient à demander aux individus d'arbitrer entre de la monnaie et un principe moral, ce qui ne peut aboutir qu'à des réponses de protestation ou ambivalentes. Cette méthode ne fournit donc pas des informations valides et ils suggèrent donc de l'abandonner, tout comme l'analyse coût bénéfice dans le cadre de décision concernant l'existence d'espèces sauvages. Ils proposent plutôt de retenir les coûts liés à la protection d'une espèce: "Consequently, the concept of a safe minimum standard, which focuses attention on the costs of avoiding extinction, may be more promising than the benefit-cost approach to public decision making."

- Foster J., 1997, *Valuing Nature? Economics, Ethics and Environment*, London: Routledge, 273p

- Milanesi Julien, 2006, *L'évaluation contingente dans les pays en développement*, Thèse de doctorat, publication fin 2006

- Spash Clive, 1997, *Ethics and Environmental attitudes with implications for economic valuation*, *Journal of Environmental Management*, vol 50, Issue 4, August 1997, pp 403-416

- Sagoff M., 1998, *Aggregation and deliberation in valuing environmental public goods: a look beyond contingent pricing* *Ecological Economics*, vol 24, Issue 2-3, February 1998, pp 213-230

- Farber C Stephen, Costanza Robert, Wilson A Matthew, 2002, Economic and ecological concepts for valuing ecosystem services, *Ecological Economics*, vol 41, pp 375-392
- O'Connor Martin, 2000, "Pathways for environmental evaluation: a walk in the (hanging) garden of Babylon" *Ecological Economics* n°34, Special issue: Social processes of environmental valuation pp175-193
- Spash Clive, 2000, Ecosystems, contingent valuation and ethics: the case of wetland re-creation *Ecological Economics* n°34, Special issue: Social processes of environmental valuation pp 195-215
- Meyerhoff Jürgen, Liebe Ulf, 2005, Protest Beliefs in Contingent Valuation: Explaining Their Motivation, *Ecological Economics* (to be published) 12p
- Ackerman Frank, 2004, Priceless Benefits, Costly Mistakes: What's Wrong With Cost-Benefit Analysis?, "Post-autistic economics review Issue no. 25"
- European Environmental Bureau and the WWF DetoX, June 2005, Campaign REACH impact assessments, ASSESSING EU ENVIRONMENTAL POLICY IMPACTS, A Critical Evaluation of Impact Assessments carried out for Europe's chemical policy reform (REACH)
- Pearce David and Koundouri Phoebe, 2003, The social costs of chemicals, The costs and benefits of future chemical policy in the European Union, a report for WWF-uk
- Xavier Greffe, 1997, *Economie des politiques publiques*, Dalloz, voir Chapitre 6 (Le calcul économique public).

C'est un manuel d'économie qui revient sur les fondements théoriques (uniquement théorie économique néoclassique, rien sur les fondements utilitaristes) et l'histoire du calcul économique public, qui détaille les différentes formes d'évaluation des projets publics (analyse des coûts, analyse des effets, analyse coût efficacité, analyse coût utilité et analyse coût bénéfice). Quelques pages sur l'évaluation de la valeur de la vie (que l'auteur critique), les taux d'actualisation, le traitement du risque et de l'incertitude... et une conclusion (de chapitre) légèrement critique sur l'ACB. Du même auteur, contenu quasi identique: "L'analyse coût-bénéfice".

- Paul Gyselink, Thomas Poder, Jean Louis Arcand, nov 2005, La valeur statistique de la vie: outil d'aide à la prise de décision?
- Franck Ackerman, Lisa Heinzerling, 2004, Priceless – On knowing the price of everything and the value of nothing, The New Press

La référence sur le thème. L'ouvrage montre comment l'analyse coût bénéfice s'est imposée aux USA, en grande partie sous l'influence des administrations républicaines. Les exemples sont nombreux mais évidemment américains, l'analyse théorique est riche et accessible. Ils insistent également sur un point: sous prétexte de rationalisation, l'ACB justifie souvent des décisions biaisées à l'encontre de la santé ou de l'environnement. Il suffit pour cela, évidemment, de sur-estimer les coûts et de sous-estimer les bénéfices. Une traduction rapide d'une des phrases de conclusion: *"les économistes ont réussi à cacher les questions politiques et morales sous jacentes à leurs chiffres précis et apparemment scientifiques. Il est temps de soulever le couvercle."*

19 - Bibliographie générale

| n° annexe | n° page dans doc PDF | Nombre de pages | références bibliographiques |
|--------------------|----------------------|-----------------|--|
| | | | Ackerman Franck, Heinzerling Lisa, 2004, Priceless – On knowing the price of everything and the value of nothing, The New Press |
| | | | Ackerman Frank, 2004, Priceless Benefits, Costly Mistakes: What's Wrong With Cost-Benefit Analysis?, "Post-autistic economics review Issue no. 25" |
| 01 | 76 | 15 | Alternatives économiques n°215, juin 2003, Dossier: Energie: pourquoi il faut consommer moins |
| 02 | 92 | 5 | Alternatives économiques n°230, novembre 2004, L'évènement: Le pétrole met le feu |
| 03 | 98 | 12 | Alternatives économiques n°236, mai 2005, Dossier: Le retour des matières premières |
| 04 | 111 | 6 | Alternatives économiques n°241, novembre 2005, Pétrole: comment gérer la pénurie |
| | | | Amigues Jean-Pierre, Arnaud Fabienne, Bonnieux François, 2003, Evaluation des dommages dans le domaine de l'eau: contribution à la constitution d'une base de donnée française, INRA, 38p |
| | | | Audrerie D, 1997, La notion et la protection du patrimoine, Que sais-je n° 3304 PUF |
| | | | Bonnieux François, Rainelli Pierre, 2002, Evaluation des dommages des marées noires: une illustration à partir du cas de l'Erika et des pertes d'agrément des résidents, Economie et statistique n°357-358, pp 173-187 |
| | | | Cadastre Napoléon début XIX° Archives Départementales des Landes |
| | | | Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement du Sud-Ouest- Mai 2001- Etude d'Avant Projet Sommaire (option Aménagement de l'Itinéraire Existant) |
| 05 | 118 | 2 | Chalmin Philippe, 2005, Le pétrole va-t-il tuer la croissance?, Alternatives économiques n°240, p58-59 |
| | | | Cochet Yves, 2005, Pétrole apocalypse, éd. Fayard, 250p |
| | | | Commission du patrimoine et des sites (C.R.P.S) de la région Aquitaine, séance du 30 mai 2000 |
| 06 | 121 | 1 | Conseil d'Etat, Analyse de la jurisprudence de 1991 à 1999, Aménagement du territoire 1997 |
| 07 | 123 | 5 | Conseil D'Etat, 28 mars 1997, Arrêts du Conseil d'Etat, n°170856 et 170857 |
| 08 | 129 | 14 | Conseil D'Etat, 28 mars 1997, Conclusions du commissaire du gouvernement, n°170856 et 170857 |
| | | | Cosmopolitiques n°9, Cette énergie qui nous manque, éd. Apogée |
| 09 | 144 | 11 | Cour des Comptes, 1992, La politique routière et autoroutière – évaluation de la gestion du réseau national |
| 10 | 156 | 25 | Cour des Comptes, 1999, La politique autoroutière française |
| 11 | 182 | 69 | Délibérations des communes des Landes et P-A, Choix des fuseaux, 2001 |
| | | | Denant-Boemont & C. Gabella, 1991, Les effets structurants. Analyse bibliographique, LET, Lyon |

| n° annexe | n° page dans doc PDF | Nombre de pages | références bibliographiques |
|--------------------|----------------------|-----------------|---|
| | | | Direction Départementale de l'Équipement des Landes, mai 2005, Bulletin annuel du trafic et de la sécurité routière de l'année 2004 |
| | | | Direction Régionale de l'équipement, février 2006, Dossier d'enquête publique |
| 12 | 252 | 297 | Dron Dominique, Cohen de Lara Michel (Cellule de prospective et stratégie), 2000, Pour une politique soutenable des transports, Rapport au gouvernement (1ère édition en 1995), La documentation Française |
| | | | European Environmental Bureau and the WWF DetoX, June 2005, Campaign REACH impact assessments, ASSESSING EU ENVIRONMENTAL POLICY IMPACTS, A Critical Evaluation of Impact Assessments carried out for Europe's chemical policy reform (REACH) |
| | | | Farber C Stephen, Costanza Robert, Wilson A Matthew, 2002, Economic and ecological concepts for valuing ecosystem services, Ecological Economics, vol 41, pp 375-392 |
| | | | Foster J., 1997, Valuing Nature? Economics, Ethics and Environment, London: Routledge, 273p |
| | | | GIEC, 2001, 3ème Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. |
| 13 | 550 | 211 | Gouvernement français, 2000, Programme National de Lutte contre le Changement Climatique |
| | | | Greffé Xavier, 1997, Economie des politiques publiques, Dalloz |
| 14 | 762 | 5 | 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 |
| | | | Gyselink Paul, Poder Thomas, Arcand Jean Louis, nov 2005, La valeur statistique de la vie: outil d'aide à la prise de décision? |
| 15 | 768 | 5 | Houssin Didier, 2005, Vers la fin du pétrole?, Problèmes économiques n°2889, p20-23 |
| 16 | 774 | 112 | Inspection Générale des Finances et du Conseil Général des Ponts et Chaussées, février 2003, Les grandes infrastructures de transport, annexe R-AC7 |
| | | | La gestion des habitats du Vison d'Europe: recommandations techniques, octobre 2004, Ouvrage de synthèse des « Journées techniques sur la conservation du Vison d'Europe et de ses habitats ». |
| 17 | 887 | 17 | Laherrère Jean, janvier 2006, La fin du pétrole bon marché, Futuribles n°315 |
| 18 | 905 | 2 | Le Monde Diplomatique, 2003, Atlas du monde Diplomatique, Ce que l'effet de serre signifie |
| | | | L'écologiste (édition française de The Ecologist), Hiver 2000, volume 1 – n°2, La crise climatique |
| 19 | 908 | 1 | L'écologiste (édition française de The Ecologist), n°11 octobre 2003, volume 4 – n°3, Changer d'énergie, changer de vie |
| 20 | 910 | 4 | L'écologiste (édition française de The Ecologist), n°12 Avril-Mai-Juin 2004, volume 5 – n°1, Crise climatique: que savons nous? |
| 21 | 915 | 3 | L'écologiste (édition française de The Ecologist), n°12 Avril-Mai-Juin 2004, volume 5 – n°1, Effet de serre, vers l'emballement |
| | | | L'écologiste (édition française de The Ecologist), n°8 Octobre 2002, volume 3 – n°2, L'état de la planète |
| 22 | 919 | 2 | Libération, jeudi 2 mars 2006, "La Suède met l'or noir hors course" |

| n° annexe | n° page dans doc PDF | Nombre de pages | références bibliographiques |
|--------------------|----------------------|-----------------|--|
| | | | Météo France, 2003, Régionalisation des changements climatiques, le modèle Arpège-Climat |
| | | | Meyerhoff Jürgen, Liebe Ulf, 2005, Protest Beliefs in Contingent Valuation: Explaining Their Motivation, Ecological Economics (to be published), 12p |
| | | | Milanesi Julien, 2006, L'évaluation contingente dans les pays en développement, Thèse de doctorat, publication fin 2006 |
| | | | Milanesi Julien, 2006, Réserve d'indiens à la prochaine sortie – Le projet d'autoroute Langon-Pau et l'économie landaise |
| 23 | 922 | 88 | Ministère de l'écologie et du développement durable (MEDD), 2004, Plan climat 2004 – Face au changement climatique agissons ensemble, 88p |
| | | | Mission Interministérielle de l'Effet de Serre (MIES), 2000, Impacts potentiels du changement climatique en France au XXIème siècle |
| | | | Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique (ONERC), 2003, Conséquences du réchauffement climatique sur les risques liés aux évènements météorologiques extrêmes: sur la base des dernières connaissances scientifiques, quelle action locale? |
| | | | Observatoire statistique des autoroutes : SETRA |
| | | | O'Connor Martin, 2000, "Pathways for environmental evaluation: a walk in the (hanging) garden of Babylon", Ecological Economics n°34, Special issue: Social processes of environmental valuation, pp175-193 |
| | | | Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques, février 2002, Rapport sur l'évaluation de l'ampleur des changements climatiques, de leurs causes et de leur impact prévisible sur la géographie de la France à l'horizon 2025, 2050 et 2100, 291p |
| 24 | 1011 | 12 | Offner Jean-Marc, 1993, "Les effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique, L'espace géographique n°3 |
| | | | Organisation de Coopération et de Développement économique (OCDE), 2000, Des transports écologiquement viables |
| 25 | 1024 | 132 | Pays des Landes de Gascogne, 2003, Pour un Pays vivant, attrayant et accueillant, Projet de Charte |
| | | | Pearce David and Koundouri Phoebe, 2003, The social costs of chemicals, The costs and benefits of future chemical policy in the European Union, a report for WWF-uk |
| | | | Plassard François, 1977, Les autoroutes et le développement régional, Economica, Presses Universitaires de Lyon |
| 26 | 1157 | 3 | Préfecture de la région Aquitaine, 14 décembre 2000, Avis de la commission régionale du patrimoine historique |
| 27 | 1161 | 1 | Problèmes économiques n°2889, 21 décembre 2005, L'ère du pétrole cher |
| | | | Quinet Emile, 1992, Infrastructures de transport et croissance, Economica |
| | | | Quinet Emile, 1998, Principes d'économie des transports, 419p |
| 28 | 1163 | 10 | Radanne Pierre, janvier 2006, Accepter le nouveau siècle, Futuribles n°315 |
| | | | Reignoux E., mai 2006, Enquête et inventaire du patrimoine sur le tracé du projet d'A65 |
| | | | République Française, Code de l'Urbanisme |
| | | | République Française, Code du Patrimoine |
| | | | République Française, Décret 95-667 du 9 mai 1995 |

| n° annexe | n° page dans doc PDF | Nombre de pages | références bibliographiques |
|--------------------|----------------------|-----------------|--|
| | | | République Française, Décret du 5 février 1999 |
| | | | République Française, Décret N° 82.390 du 10 mai 1982 modifié |
| | | | République Française, Décret N° 84.1006 du 15 novembre 1984 |
| | | | République Française, Décret n° 99-78 du 5 février 1999 |
| | | | République Française, Loi 83-8 du 7 janvier 1983 article 69 à 72 |
| | | | République Française, Loi du 25 février 1943, article 1er et articles 13 bis et 13 ter |
| | | | République Française, Loi du 28 février 1997 |
| | | | République Française, Loi du 30 décembre 1966 |
| | | | République Française, Loi du 31 décembre 1913 |
| | | | République Française, Ordonnance n° 2004-178 du 20 février 2004 |
| 29 | 1174 | 66 | 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) |
| | | | Revue Ecorev' n°20, Energie: à contre courant, éd. Ecorev' |
| | | | Sagoff M., 1998, Aggregation and deliberation in valuing environmental public goods: a look beyond contingent pricing, Ecological Economics, vol 24, Issue 2-3, February 1998, pp 213-230 |
| 30 | 1241 | 31 | Sindic Paul, Le pétrole à 150 ou 200 \$ par baril? Chroniques d'une crise annoncée et propositions alternatives |
| | | | Spash Clive, 1997, Ethics and Environmental attitudes with implications for economic valuation, Journal of Environmental Management, vol 50, Issue 4, August 1997, pp 403-416, 28p |
| | | | Spash Clive, 2000, Ecosystems, contingent valuation and ethics: the case of wetland re-creation Ecological Economics n°34, Special issue: Social processes of environmental valuation, pp 195-215 |
| | | | Stevens T.H., Echevarria J. , Glass R.J., Hager T, More T.A., 1991, Measuring the existence value of wildlife: what do CVM estimates really show, Land Economics 67 (4), pp 390-400 |
| | | | Téfra Martine, 1996, Economie des transports |

Sites internet:

http://www.transports.aquitaine.equipement.gouv.fr.rubrique.php3?id_rubrique=124-31k-

http://www.elysee.fr/elysee/francais/actualites/a_l_elysee/2005/novembre/programme_de_travail_sur_les_liaisons_transpyreneennes.31895.html

<http://www.manicore.com>

<http://www.ipcc.ch>

www.ademe.fr

<http://www.conseil-etat.fr/ce/home/index.shtml#>

<http://www.effet-de-serre.gouv.fr/>