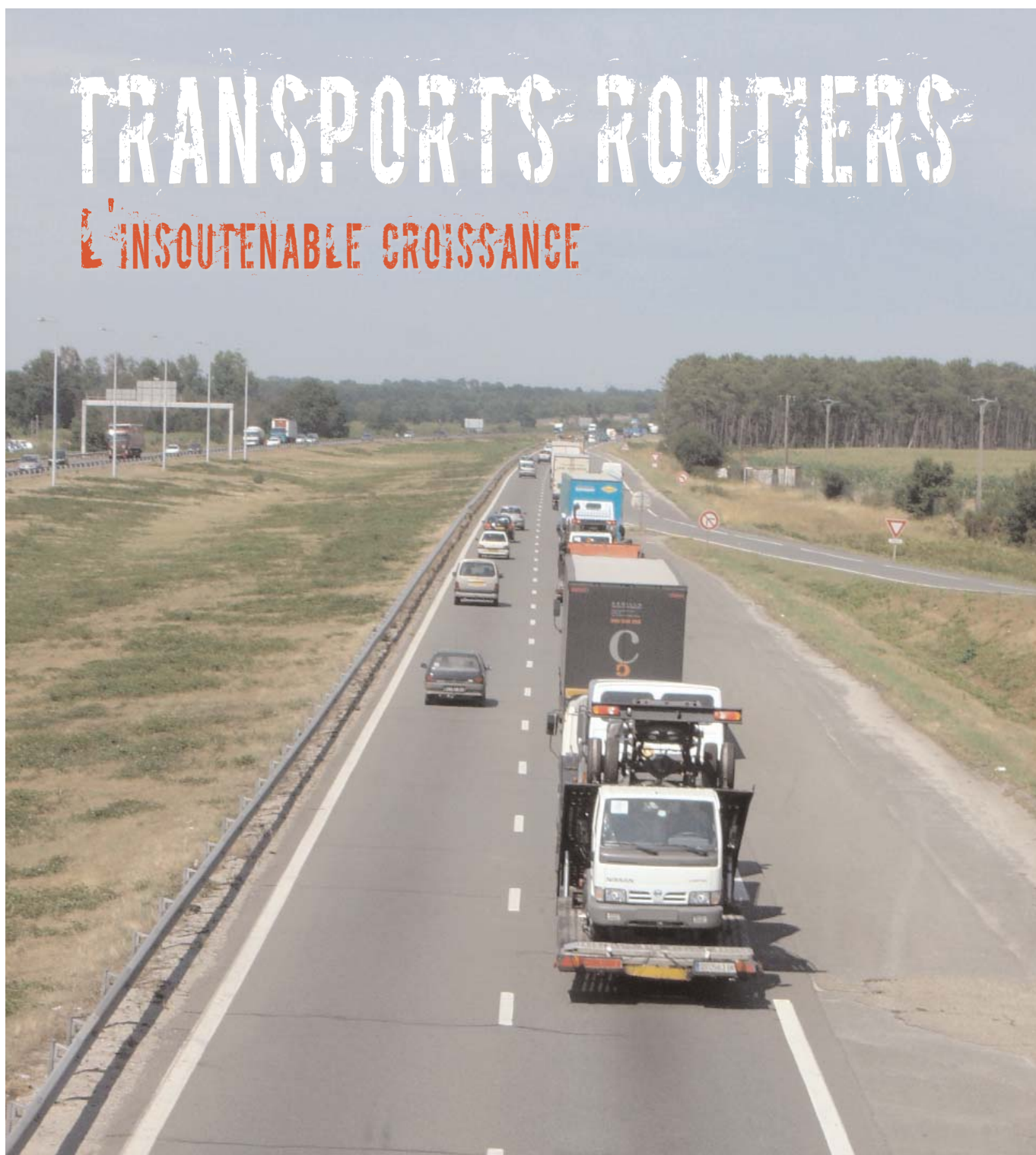


SUD-OUEST *nature*

Revue Trimestrielle de la SEPANSO

N° 133

TRANSPORTS ROUTIERS L'INSOUTENABLE CROISSANCE



N° 133 - Mai 2006 - 5

SUD-OUEST NATURE

édité par la
SEPANSO

Fédération des Sociétés pour l'Etude, la Protection
et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest

*Association loi 1901 à but non lucratif
Affiliée à France Nature Environnement - Reconnue d'utilité publique*

Sommaire

EDITORIAL	Des lunettes pour nos élus locaux, SVP	1
AU FIL DES MOIS	Nouvelles en bref	2
ACTUALITÉ	Les parlementaires et les OGM	4
	Ours des Pyrénées	6
	Affaire Lapouyade	7
	Affaire Imberty	8
UN GESTE POUR LA NATURE	L'Essor	10
DOSSIER	Transports	11
VOS COURRIERS	Vous nous avez écrit	22
SANTÉ	Santé et environnement	23
LA VIE DES RÉSERVES	Banc d'Arguin	24
	Marais de Bruges	25
	Etang de Cousseau	26
	Etang de la Mazière	27
LOISIRS	Sorties nature	28

Prix du numéro : 5

Mai 2006



Fédération SEPANSO
1-3 rue de Tauzia - 33800 BORDEAUX
Tél. 05.56.91.33.65 - Fax. 05.56.91.85.75
Adresse électronique : sepanso.fed@wanadoo.fr

Les auteurs conservent l'entière responsabilité des opinions exprimées dans les articles de ce numéro. La reproduction, partielle ou intégrale, des textes et illustrations est acceptée après autorisation préalable.

Photo de couverture : Daniel DELESTRE



Des lunettes pour nos élus locaux, SVP !

Une Française, Monique Barbut, vient d'être promue à la tête du Fonds pour l'Environnement Mondial (en langage ONU, le GEF). Interviewée sur les thèmes qu'elle juge prioritaires, elle répond : *"Un de mes souhaits serait de travailler sur les questions **"d'adaptation"**, en complément des financements de projets de réduction des gaz à effet de serre. Quels que soient nos efforts, on se dirige vers un changement climatique, il est donc très important d'y préparer les gens. Un exemple très parlant est celui des zones de montagne : tous les ans ⁽¹⁾, il y a de moins en moins de neige (...) S'il y a des changements de climat, les gens qui en vivent devront se recycler. **L'adaptation, c'est préparer ce recyclage.** Les politiques de réduction des gaz à effet de serre, c'est facile, car on sait ce qu'il faut faire, on en connaît le coût. En revanche, les politiques d'adaptation, ce sont des coûts structurels lourds, des économies qu'il faut revoir de fond en comble."* ⁽²⁾

"Pour les parlementaires qui s'emparent de ce sujet, écrivent deux journalistes ⁽³⁾, le clivage droite-gauche n'existe pas". De fait, coup sur coup, deux députés - Nathalie Kosciusko-Morizet (UMP) et J-Yves Le Déaut (PS) - et deux sénateurs - Pierre Laffitte (RDSE) et Claude Saunier (PS) - viennent, pour les premiers, de sortir un rapport pour la Mission d'information parlementaire sur l'effet de serre, et pour les seconds, d'organiser un colloque remarquable sur le thème de l'adaptation au changement climatique. Ces députés lancent un *"cri d'alarme"*, ces sénateurs parlent *"d'alerte rouge"*.

Le bilan est déjà économiquement lourd : les dix dernières années de sécheresse ont coûté à la France 4 milliards d'euros, les inondations de 2005 en Allemagne 9 milliards d'euros ! La canicule de 2003 a entraîné 30 % de baisse de rendement du maïs en France, 21 % du blé... C'est pourquoi le petit monde des politiques commence, avec bien du retard, à s'interroger sur ce qu'il convient de faire, ou de ne pas faire. Tous ont certes plein la bouche de la terminologie de rigueur : changement climatique, développement durable. Mais concrètement, la remise en question est plus que laborieuse. Dans un article du 22 juin, le journal *Enerpresse* écrit : *"rares sont les politiques à s'être engagés dans le parti du climat"* ⁽⁴⁾. Tout au long des quelques pages d'analyse, le constat est celui d'un flottement dangereux. *"Les Français (...) comprennent qu'il faudra changer leur mode de vie, dit Madame Pappalardo, Présidente de l'ADEME, mais ils rebutent encore à le faire, surtout lorsqu'ils doivent investir (...) il faudra une révolution des mentalités"*. Les politiques de l'habitat ne favorisent pas la Haute Qualité Environnementale, constate quant à lui le Conseil Economique et Social. Pourtant, conclut le journaliste d'*Enerpresse*, *"l'argent est souvent disponible, mais il n'est pas mis au bon endroit"*.

C'est peu dire que de constater que de ce point de vue, les choix de nos élus aquitains, comme celui de la majorité de leurs collègues nationaux, comme ceux de la Commission Européenne, confirment cet aveuglement dans un domaine qui est un des principaux responsables de cette dégradation climatique, celui des transports. La carte de la page 4 de couverture souligne que l'on continue à y privilégier l'investissement dans les secteurs les plus nocifs : au lieu de tenter de réguler le déferlement des poids lourds, au lieu de prêter attention au prix du pétrole qui monte régulièrement, au lieu d'investir à plein dans les solutions alternatives, on fait des autoroutes - de l'absurde Contournement Autoroutier de Bordeaux à l'absurde A65 Langon-Pau, ou au triplement de la N10. Et pour faire bon poids, on rajoute ça et là la Très Grande Vitesse sur rail, donc sur voies nouvelles, éventrant les derniers espaces naturels de la région, au lieu de *"recycler l'existant"* - comme on recycle désormais les déchets. On est bien obligés de constater que *"l'alerte rouge"* n'a encore atteint ni l'Aquitaine, ni le cerveau de ses élus, ni les bureaux de l'Equipement. On continue de rêver et de magouiller avec quarante ans de retard, au lieu de préparer notre Sud-Ouest à la grande mutation qui s'annonce. Encore une fois, en retard d'une guerre.

Pierre DELACROIX
Président d'Honneur de la SEPANSO

(1) Elle rappelle ici l'exemple du Népal...

(2) *Libération*, 3 juillet 2006

(3) *Le Figaro*, 28 juin 2006

(4) *Enerpresse*, 22 juin 2006

Françoise COULOUDOU,
SEPANSO Gironde

Nouvelles en bref

Notées pour vous quelques nouvelles marquantes de ces derniers mois dans le domaine de l'environnement.

L'agro-industriel Syngenta mis en examen pour atteintes à l'environnement

Mai 2006

Le groupe suisse Syngenta, l'un des leaders mondiaux de l'agro-industrie, a été mis en examen à Paris mercredi 24 mai pour avoir fait répandre dans le Lot-et-Garonne des semences périmées contenant de l'insecticide Gaucho nuisible aux abeilles.

A l'origine de l'enquête, une plainte en 2002 de l'Union Nationale de l'Apiculture Française (UNAF) et deux associations apicoles du Lot-et-Garonne. Syngenta est soupçonnée d'avoir fait répandre entre 1999 et 2002 des tonnes de semences périmées enrobées d'insecticides parmi lesquels du Gaucho. L'insecticide Gaucho est accusé par les apiculteurs de décimer les abeilles : son usage pour les cultures de maïs et tournesol a été interdit à partir de 1999. Récemment Syngenta s'est vu infliger une amende d'un million de reais (320.000 euros) au Brésil pour avoir planté des cultures de soja transgénique dans une zone écologique protégée.

Cultures d'OGM

Mai 2006

Le gouvernement vient d'autoriser, le vendredi 19 mai 2006, 17 nouveaux programmes d'essais en plein champ d'organismes génétiquement modifiés. Le gouvernement a donc

décidé de satisfaire les intérêts commerciaux de six firmes OGM : Monsanto, Biogerma, Meristem, Syngenta, Pioneer génétique et Librophyt, sans attendre le vote de la loi OGM encore en cours de discussion au Parlement.

A ce mépris de nos élus et de la démocratie s'ajoute celui de la chose jugée, le Conseil d'Etat et le Tribunal administratif de Clermont-Ferrand ayant jugé illégales et annulé des autorisations identiques délivrées en 2004 et 2005. Le gouvernement a donc décidé de violer le principe de précaution et de prendre un risque inacceptable pour la santé publique et l'environnement en autorisant des cultures qui n'ont fait l'objet d'aucune étude de risques connue. "France Nature Environnement lance un appel à toutes les associations de défense de l'environnement pour agir sans relâche et par toutes les voies de droit pour faire cesser ce scandale, protéger nos libertés et un modèle agricole intelligent."

Guyane : des gardes d'une Réserve Naturelle assassinés

Mai 2006

Le jeudi 18 mai 2006, ont été découverts les corps des deux gardes-piroguiers de la station d'écotourisme Arataï dans la Réserve Naturelle des Nouragues en Guyane française. Cette station accueille régulièrement des groupes scolaires et des touristes désireux de découvrir la forêt naturelle de Guyane et sa biodiversité. Les deux gardes ont été abattus par tir de

fusil de chasse. Ils ont laissé leur vie pour quelques marchandises, c'est le cours de la vie en Guyane aujourd'hui.

A Saut-Pararé (à une heure de pirogue de la station Arataï), une équipe de scientifiques du CNRS et de diverses institutions étrangères installe un dispositif permanent d'accès à la canopée - COPAS - dont la construction vient d'être terminée. Ce système, complété par un ballon d'hélium et une nacelle, permettra aux scientifiques de se déplacer sur la canopée et d'étudier les nombreuses espèces vivant dans cette canopée. Face au caractère gravissime des faits, Monsieur Alain Pavé, représentant du CNRS en Guyane, a pris la décision de faire évacuer l'ensemble des personnes séjournant sur les camps scientifiques des Nouragues et Saut-Pararé. L'intérêt des recherches scientifiques et des observations sur les écosystèmes forestiers intertropicaux conduites en Guyane doit-il l'emporter sur la crainte d'assister impuissants à la transformation de la forêt amazonienne de Guyane en terre de déshérence abandonnée aux hors-la-loi ? L'abandon de ces bases d'études symboliserait l'acceptation par l'Etat français du recul de la connaissance et de l'intelligence face au retour de la barbarie.

Assassinat de gardes : l'UICN inquiète

Mai 2006

L'Union mondiale pour la conservation de la nature (UICN), inquiète après l'assassinat de deux gar-

des d'une Réserve Naturelle en Guyane, s'interroge sur la capacité de l'Etat français à assurer l'intégrité des aires protégées dans ce département d'outre-mer. L'UICN considère cette nouvelle dramatique car les deux gardes assuraient la surveillance et l'activité de la plus grande Réserve Naturelle de France : les Nouragues. Cette Réserve est occupée depuis juin 2001 par des orpailleurs clandestins et les stations de recherches avaient déjà été pillées en juin 2004. "Ce nouveau drame pose la question de la capacité de l'Etat français à assurer l'intégrité des aires protégées en Guyane, alors qu'un Parc national doit être créé", ajoute l'UICN.

Guyane, une mine d'or à ciel ouvert

Mai 2006

La multinationale Cambior CBJ Caiman SAS souhaite ouvrir une mine d'or à ciel ouvert sur la montagne de Kaw située dans le Parc naturel régional de Guyane (Réserve Naturelle des marais de Kaw-Roura), sanctuaire entre autres des derniers Caïmans noirs. Ces marais sont classés site Ramsar, en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1.

Les études pluridisciplinaires ont mis en évidence une biodiversité exceptionnellement riche et en particulier sur le site des permis de Cambior : cette mine va sacrifier une forêt primaire pour le seul bénéfice d'une multinationale, laissant ces zones sinistrées à jamais. Les procédés d'extraction de l'or et de traitement des déchets reposent sur l'utilisation de **cyanure, d'arsenic, de dioxyde de soufre et de nitrate de plomb**. La concentration en cyanure rejeté dans les effluents est au moins dix fois supérieure à la norme autorisée, avec des risques de contamination du cours d'eau où se situe le captage d'eau potable de la ville de Cayenne et des villes environnantes. Ce projet

nécessite la construction d'une route pour l'acheminement de matériaux et produits toxiques sur une zone de droit d'usage des Amérindiens Palikur. Et toute cette destruction pour aucune retombée économique pour la Guyane : seule la taxe sur la production d'or, soit 0,5 %, sera reversée par Cambior (environ 50 euros pour 1 kilo d'or) ; de plus la multinationale sollicite, comme préalable à son installation, l'exonération de l'octroi de mer, de l'impôt sur les sociétés, de la taxe foncière, de la taxe sur le carburant, la réalisation de 55 kilomètres de ligne haute tension, une subvention de 28 millions d'euros (loi Girardin). Avec tous ces avantages, Cambior risque de "s'accrocher"... et, pendant ce temps, nous posons la question : "Mais que fait le Ministre de l'Environnement et du Développement Durable ?"

La grenaille de plomb enfin interdite sur les zones humides

Juin 2006

L'interdiction de la grenaille de plomb pour la chasse entre en vigueur le 1er juin 2006. La France rejoint ainsi les nombreux pays (Canada, Etats-Unis, Danemark, Royaume-Uni, etc...) qui ont remplacé le plomb par des munitions non toxiques (acier, bismuth). La France se met enfin en conformité avec l'accord AEW (accord international sur la conservation des oiseaux migrateurs) qui recommandait la suppression du plomb de chasse avant l'an 2000.

Le plomb est une substance très toxique qui provoque une maladie grave : le saturnisme. Les oiseaux, en ingérant les plombs de chasse tombés au fond des étangs et des marais, s'intoxiquaient et mouraient. Entre mille et deux mille tonnes de plomb étaient tirées chaque année par les chasseurs : en Camargue, les densités de plomb de chasse pouvaient atteindre deux millions à l'hectare. ■

BREVES

LES BALEINES MENACEES

Juin 2006

Le moratoire sur la chasse des cétacés est remis en cause : lors de la réunion annuelle de la Commission Baleinière Internationale (CBI) à Saint-Kitts-et-Nevis (Caraïbes), les partisans de la reprise de la chasse commerciale de la baleine ont adopté une résolution jugeant que le moratoire adopté en 1986 n'était plus nécessaire (cette résolution ne supprime pas le moratoire).

Le Japon milite depuis des années pour l'abrogation de ce moratoire, il effectue des pêches de baleines sous le prétexte de "recherche scientifique" comme l'Islande. La Norvège, quant à elle, ignore le moratoire.

Les pays des Caraïbes se sont rangés aux côtés du Japon, de la Norvège et de l'Islande, accusant les pays riches occidentaux d'hypocrisie et de discrimination aux rejets colonialistes.

Le vote de la CBI inquiète les écologistes même s'ils en relativisent la portée. "Les pays antichasse doivent le prendre comme un avertissement sérieux car leurs opposants vont tout faire pour être en mesure de lever le moratoire un jour" a déclaré Aurèle Clémencin, chargé de la campagne "Océans" pour Greenpeace France.

FC

Colette GOUANELLE,
SEPANSO Gironde

Les parlementaires et les OGM

Leur position nous intéresse

Après avoir laissé s'installer des cultures commerciales génétiquement modifiées sans contrôle et sans suivi effectif, le gouvernement est en train de faire voter un projet de loi sur les OGM.

Une loi était indispensable au moment où la France risquait d'être bientôt condamnée, par la Cour de justice européenne, pour violation du droit européen sur les OGM. Mais nous considérons que le projet présenté, élaboré en secret, est inacceptable car il représente un droit à disséminer les OGM sans contrôle. Aussi avons-nous avec FNE adressé un courrier circonstancié à chacun des députés et sénateurs d'Aquitaine avant le début des discussions au Sénat et à l'Assemblée Nationale (SON n° 131), afin de les inciter à ne pas voter cette loi en l'état.

Nous vous livrons un aperçu des positions des parlementaires émanant des réponses que nous avons reçues.

Sur 14 sénateurs (6 PS, 6 UMP, 2 UDF), 7 ont répondu (4 PS, 3 UMP).

Sur 27 députés (11 PS, 12 UMP, 3 UDF et 1 Verts), nous avons reçu 10 réponses (5 PS et 5 UMP).

Certaines réponses ne sont que de simples accusés de réception qui n'engagent pas leur signataire (2 sénateurs UMP, 1 sénateur PS, 1 député PS). Ils se contentent de nous faire savoir qu'ils transmettront nos observations.

Bien qu'il n'ait pas répondu à notre lettre, on ne peut faire l'injure au seul député du parti des Verts d'être indifférent à cette question ! Quant aux parlementaires UDF, aucun n'a sans doute jugé utile de nous faire connaître sa position.

Du côté de l'UMP

Le seul sénateur UMP qui ait daigné nous adresser une réponse personnalisée (sinon personnelle) nous réaffirme que les enjeux sont d'une grande importance pour notre recherche et notre capacité d'innovation (surtout pour celle des Etats-Unis !) avec des arguments bien connus :

- la réponse à la nécessité de nourrir prochainement 9 milliards d'habitants sur Terre,
- la réponse, pour notre environnement, face à l'utilisation massive d'engrais et de pesticides (sic),
- de formidables espoirs pour notre santé : traitement du cancer, myopathies ou mucoviscidoses, etc...

Il considère le fait que les techniques de génie génétique soient déjà utilisées depuis plus de vingt ans pour la production de médicaments comme un gage de sécurité. Il nous assure que le projet de loi permettra d'encadrer les pratiques et de garantir l'information des agriculteurs et des consommateurs grâce à l'étiquetage (on sait ce qu'il en est). Le projet prévoit paraît-il des dispositions spécifiques en matière d'évaluation et de contrôle.

Autrement dit, il n'y a qu'à leur faire confiance, alors que le principe de précaution n'est même pas mentionné.

Du côté des députés UMP : le plus sûr moyen de ne pas se contredire réciproquement était de nous envoyer la même lettre. C'est ce qu'ont fait les cinq députés qui nous ont répondu, sauf que l'un d'entre eux l'a remaniée, histoire de donner le change, et qu'un autre a oublié (volontairement ou non) le rappel des dispositions de la loi, à savoir :

- un renforcement de l'obligation d'information du public (mais comment ?),
- un registre national de localisation des parcelles (sans compter celles qui existent déjà dans le plus grand secret !),
- l'évaluation approfondie des OGM en termes de santé et d'environnement (après des dégâts irréversibles ?),
- un encadrement strict des procédures d'autorisation et de mise sur le marché (l'étiquetage proposé ne paraît pas si strict !),
- une limitation à dix ans de mise sur le marché (et après ?),
- la mise en place d'un Conseil des biotechnologies chargé de l'expertise scientifique, de l'évaluation des risques, de la surveillance et de l'analyse des conséquences économiques et sociales des OGM. On nous promet que les associations de consommateurs et de protection de l'environnement y seront associées (pour cautionner ?).

On nous jure que le projet de loi va obliger les producteurs d'OGM à souscrire une garantie financière afin de couvrir un éventuel préjudice économique (et non écologique !) pour un producteur non OGM. Mais rien sur la responsabilité des producteurs et vendeurs de semences !

Pour le PS

Les trois sénateurs PS nous précisent, leur réponse nous étant parvenue après le vote, qu'ils ont voté **contre l'adoption du texte proposé**.

Les raisons évoquées sont variables et, si l'on en fait la somme, on retrouve essentiellement (avec certains de nos arguments) les motifs suivants :

BRÈVES

- le texte "n'apporte rien, ni sur l'encadrement éthique, ni sur la nécessaire protection de l'environnement et... ne répond pas aux exigences des directives de 1998 et 2001",
- il a pour objectif d'autoriser les cultures en plein champ sans tenir compte des conséquences environnementales et écologiques,
- le débat public entamé par Lionel Jospin n'a pas été poursuivi et l'on ne tient pas compte du fait que 78 % des Français sont hostiles aux cultures de plantes génétiquement modifiées, non plus que de l'avis des associations,
- le texte n'évoque que la responsabilité des agriculteurs pour les préjudices économiques en cas de contamination des cultures voisines et jamais celle des producteurs et vendeurs de semences.

Les sénateurs du PS nous ont envoyé le contenu de l'intervention du rapporteur du groupe socialiste (Monsieur Jean-marc Pastor) à la séance du 21 mars 2006. Il a surtout regretté que les propositions faites en 2003 dans le rapport de la mission constituée au sein de la Commission des affaires économiques du Sénat n'aient pas été reprises dans le texte de loi et a dénoncé la loi de programme (qui vient d'être votée) qui ne permettra pas à la recherche d'apporter les connaissances et l'expertise scientifique nécessaires. Il a surtout insisté sur l'absence d'information et de débat public qui est la cause selon lui de l'hostilité des citoyens aux OGM, tout en rappelant l'article 7 de la Charte de l'Environnement : **"Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement"**. Il a enfin proposé la mise en place de Commissions Locales d'Information et de Suivi (CLIS), en lien avec le Conseil des biotechnolo-

gies prévu dans le projet de loi. Ces commissions interviendraient à chacune des trois étapes suivantes : la recherche en milieu confiné à laquelle le PS est favorable, puis un prolongement avec la recherche en milieu ouvert, enfin la dissémination volontaire des OGM en vue de leur mise sur le marché, une évaluation étant nécessaire pour le passage de chaque étape à la suivante. C'est ainsi que le PS conçoit la démocratie participative. L'explication du vote du PS faite par Monsieur Daniel Raoul va dans le même sens.

Les députés PS, quant à eux, nous ont adressé leur réponse après le vote du projet de loi par le Sénat. Dénonçant tous un projet *"élaboré sous l'emprise des grandes firmes multinationales pour faire la part belle à la brevetabilité du vivant et à une production de masse effrénée"*. Deux d'entre eux ont envoyé le même type de lettre où ils proposent de défendre les positions suivantes lors du passage à l'Assemblée Nationale :

- contre le brevetage du vivant et le pillage par les multinationales des ressources génétiques qui constituent le patrimoine commun de l'humanité,
- contre les cultures OGM en plein champ,
- pour le développement d'une recherche d'excellence conduite dans la transparence, selon les stricts protocoles de mise en oeuvre et d'évaluation, par des organismes publics correctement financés.

A toutes fins utiles, rappelons que, avant même que la loi ne soit votée par les députés et faisant fi du principe de précaution, le gouvernement vient d'autoriser (19 mai 2006) des cultures OGM en plein champ sur 17 nouveaux sites.

Ainsi informés des intentions des uns et des autres, tâchons de nous en souvenir lors des prochaines élections et n'oublions pas de leur rappeler leurs promesses. ■

LES AQUITAINS ET LA SANTE

Une équipe de géographes (de Paris X Nanterre) vient d'éditer un recueil très complet sur la santé des Français avec de nombreuses statistiques régionales et départementales. Gérard Salem, géographe et coordinateur de cet ouvrage, explique qu'ils ont cherché à répondre aux besoins de soins afin d'adapter l'offre à la demande...

Comment se portent les Aquitains ? Ils fument, boivent, ne détestent pas le cannabis et préfèrent l'huile au beurre. De taille plutôt petite et de silhouette un peu ronde, ils se porteraient plutôt bien. On y meurt un peu moins de cancers que dans d'autres régions de France. "Un peu de ventre en particulier dans les Landes", bien que l'étude ait montré une forte consommation de légumes verts et secs, de pâtes, de riz, d'huile végétale, d'oeufs contre une faible consommation de viande, de beurre ou de margarine et de pommes de terre.

Mais il y a des risques : est pointée du doigt la surconsommation de vin ("au coeur de la culture régionale"), plus dangereuse lorsqu'elle est associée au tabac.

L'asthme et les allergies sont très présents dans le Sud-Ouest, sans doute à cause de la présence de plantes allergogènes (thuyas et cyprès). Concernant le taux de cancers, il y aurait moins de nouveaux cas, bien que les cancers du poumon soient en augmentation. Les risques cardiaques, malgré les confits, seraient aussi élevés.

Les nombreuses plages très fréquentées l'été incitent-elles les Aquitains à des pratiques sexuelles plus débridées ? Cette étude constatant que le sida se propagerait plus vite que dans le reste de la France...

FC

Jean LAUZET,
SEPANSO Béarn

CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat vient de trancher en faveur de la réintroduction d'ours slovènes dans les Pyrénées. Cette décision fait suite à celle du 4 avril 2005 de ce même Conseil d'Etat qui avait débouté les opposants à la réintroduction menée en 1996 et 1997.

Il est désormais clairement affirmé au plus haut niveau que la restauration de la population d'ours des Pyrénées est un objectif correspondant parfaitement aux devoirs de la France en matière de protection de sa biodiversité tels que de nombreux traités internationaux l'affirment.

Une grande majorité de Français étant favorable à cette opération de réintroduction, il est maintenant impératif de la poursuivre.

La minorité d'opposants parfois violents doit se résoudre à accepter la présence de l'ours que la communauté nationale souhaite. L'ensemble des Français (sans parler des Européens) qui participent au très important subventionnement de la filière agricole de montagne est en droit d'exiger le respect de l'ours dans ces montagnes.

Par ailleurs, un Plan d'accompagnement prévoit d'importantes aides aux bergers et éleveurs concernés par la présence de l'ours.

On sait qu'en Béarn l'ours ne menace pas le pastoralisme, preuve qu'il n'y a pas à choisir entre l'un et l'autre. Cette décision disqualifie donc d'autant plus l'opposition de Jean Lassalle à la réintroduction de l'ours.

Jean LAUZET

Ours des Pyrénées

Plan de restauration et IPHB

Dans un courrier adressé à Madame la Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable en avril dernier, accompagné d'un communiqué dans la presse locale, nous nous sommes élevés contre l'attitude du Président de l'IPHB et nous avons demandé la dissolution de cet organisme :

“Le 31 janvier 1994, l'Etat français, représenté par le Ministre de l'Environnement, Monsieur Michel Barnier, tentait de donner leur chance aux élus béarnais en leur déléguant la gestion de la protection de la dernière population d'ours présente à l'époque dans les Pyrénées. Le Préfet des Pyrénées-Atlantiques avait signé ce jour-là avec le Président du Conseil Général la “Charte de développement durable des vallées béarnaises et de protection de l'ours” donnant naissance à l'Institution Patrimoniale du Haut-Béarn (IPHB).

L'objectif, clairement annoncé dans l'intitulé de la Charte et réaffirmé à l'article 7 de ses fondements, était “de reconstituer une population viable au niveau du massif pyrénéen dans des conditions de vie aussi naturelles que possible”.

Or, depuis l'annonce par Monsieur Serge Lepeltier le 13 janvier 2005 d'un plan de restauration de la population d'ours des Pyrénées, le Président de l'IPHB, Monsieur Jean Lassalle, s'est déclaré opposé à la réintroduction d'ours en Haut-Béarn.

Pourtant, quelques jours avant, le 8 décembre 2004, ce même Jean Lassalle avait lancé l'instruction d'un dossier de renforcement de la population

d'ours béarnaise par deux ourses exogènes suite au constat qu'il n'y avait plus de femelle dans ce noyau après la destruction par un chasseur de la dernière surnommée “Cannelle”.

A l'approche de l'annonce, le 13 mars 2006, des modalités du plan de restauration de la population d'ours des Pyrénées, Monsieur Jean Lassalle a intensifié son opposition à ce plan. C'est ainsi qu'il a décidé de fédérer l'opposition au renforcement en Béarn en réunissant à Escot (commune des Pyrénées-Atlantiques) le 2 mars tous les adversaires à la présence de l'ours.

Par cet acte, Monsieur Jean Lassalle mène une politique qui va à l'encontre de la Charte de l'IPHB et notamment de son article 7.

Monsieur Jean Lassalle devrait à présent prendre ses responsabilités et démissionner après avoir fait le constat de son échec à protéger l'ours.

A l'heure où l'Etat français, en annonçant une réintroduction d'ours, prend enfin ses responsabilités en matière de protection de l'espèce, il est inconcevable qu'il continue à déléguer sa protection en Béarn à un organisme présidé par le plus virulent des opposants à ce projet.

L'Etat se doit aujourd'hui de déclarer la “Charte de développement durable des vallées béarnaises et de protection de l'ours” caduque, se retirer de l'IPHB et renoncer à poursuivre le financement de cette instance. Voilà en effet plus de deux ans que la preuve est faite que l'expérience béarnaise est un échec total en matière de protection de l'ours, ce qui était pourtant une de ses missions fondamentales.” ■

Affaire Lapouyade

Retour au laxisme pour les déchets

*Philippe MORA,
AVECICM Environnement
Association membre de la
Fédération SEPANSO Gironde*

LAXISMES

Pour couronner le tout, l'arrêté du 2 mars dernier autorisait l'arrivée de déchets des départements voisins (Landes, Lot-et-Garonne, Dordogne, Charente-Maritime, Charente) sans limitation de tonnages ni de durée.

Ces décisions ouvrent les portes à toutes les dérogations, tous les abus, tous les laxismes, de tous côtés.

En effet, on ne voit pas au nom de quoi on pourrait désormais empêcher une collectivité girondine d'exporter ses déchets dans un département voisin.

Par exemple, dans un an, les quatre communes du Sud Bassin d'Arcaillon (la COBAS) seraient tentées, à la fermeture du CET d'Audenge, d'exporter leurs déchets résiduels vers l'incinérateur de Pontenx dans les Landes.

De son côté, la SEPANSO Pays Basque estime que la décision du Tribunal administratif concernant l'arrêté préfectoral de Lapouyade est une très mauvaise chose car elle n'incite pas les responsables au Pays Basque à trouver d'urgence une solution.

La SEPANSO affirme à nouveau son opposition à ce que le centre de stockage de Lapouyade reçoive des déchets extra-département, cela par respect du Code de l'environnement et du principe de proximité, mais aussi par respect des engagements pris l'an dernier par la Commission consultative du Conseil Général de la Gironde qui stipulent de traiter nos déchets à l'intérieur du département. ■

Il y a juste un an, la concertation menée par le Conseil Général de la Gironde menait grand train.

La SEPANSO avait alors accepté l'autorisation de l'extension de la décharge de Lapouyade en Gironde (en portant sa capacité de 250.000 tonnes à 430.000 tonnes) mais à une seule condition : il s'agissait de permettre un exutoire girondin lorsque la décharge d'Audenge fermera dans un an (31 décembre 2007) et lorsque les deux usines d'incinération de la CUB seront fermées pour cause de remise aux normes.

Dans tous les cas, nous restions sur le périmètre girondin, et excluant l'importation de déchets extérieurs.

Nous soutenions une révision ambitieuse du Plan déchets en Gironde, avec réduction de la production en amont, programme de prévention et de valorisation.

Cette condition était celle des associations, mais était également le fait d'un consensus des élus du Conseil Général, de la préfecture semblait-il, des techniciens et de la société Soval elle-même, celle qui exploite la décharge.

QUE S'EST-IL PASSÉ DEPUIS ?

Dans le Pays Basque, l'incinérateur de Bâche-forès, hors normes, a fermé. La décharge située sur ce même lieu a dû fermer également, en vue d'une réhabilitation.

Cependant, la fermeture du site de Bâche-forès s'est faite sans plan de

remplacement. La société Soval (Onyx) en Gironde a alors été sollicitée pour obtenir le marché des déchets à Lapouyade.

Le nouveau Préfet de Gironde a autorisé le transport de ces déchets provenant du Pays Basque (5 juillet 2005) puis, face aux protestations, l'a limité (2 mars 2006). Attaquant cette restriction, la société exploitante Soval a obtenu satisfaction (22 mai 2006).

Ces décisions sont des camouflages pour le Conseil Général et ses intentions en matière de politique de réduction et valorisation, laquelle semble maintenant sérieusement compromise. Cela enlève de sa valeur et sa confiance au Plan déchets de la Gironde.

COLÈRE

Monsieur Renard, Conseiller général en Gironde et Vice-Président d'un syndicat d'ordures ménagères, exprime le sentiment de beaucoup d'élus : "en colère car la décision préfectorale du 5 juillet 2005 peut aboutir à un climat de suspicion entre les personnes et structures précitées, vider de toute crédibilité les démarches d'incitation à la responsabilisation quant à la production des déchets, au tri et au mode de consommation : nous imposons aux Girondins, à nos concitoyens, et ils voient leur territoire destinataire de déchets dont on se "débarrasse" en y mettant le prix, exonérant par là même les élus des communes "émettrices" de leur responsabilité ! L'Etat en Gironde, sur ce dossier, fait preuve de bien peu de cohérence quant à l'intérêt public, voire de dignité".

Texte et photo :

Michel ANDRE,

Vice-Président de la

SEPANSO Dordogne

Affaire Imberty

Le 3 avril 2006, arrêt des installations polluantes de l'entreprise au Bugue

Le 30 mai 2006, le pollueur et délinquant Imberty est condamné en appel, par le Tribunal de Grande Instance de Bordeaux, à six mois de prison avec sursis, 15.000 euros d'amende, 9.000 euros à verser à la SEPANSO.

Historique de cette affaire

Depuis 1997, l'entreprise Imberty au Bugue fonctionnait sans autorisation d'exploiter, avec des installations non conformes aux règles législatives définies pour les ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).

Pendant plus de neuf années, les riverains et les pratiquants de sports ont eu à subir des pollutions diverses telles que le bruit, avec des normes bien au-dessus de celles autorisées, et surtout le rejet dans l'atmosphère de fumées chargées de monoxyde de carbone (CO), avec des taux dépassant de 6,5 fois les normes acceptables pour ne pas avoir des effets néfastes sur la santé.

Dès que le constat a été fait par les services de la DRIRE que l'entreprise, de par ses installations, était polluante, l'association de riverains a tenté la conciliation, pour faire entendre raison à ce chef d'entreprise, afin qu'il se mette

aux normes, mais en vain. Rejointe en 2003 par un collectif d'associations de défense de l'environnement et la SEPANSO, ces associations ont interpellé les Préfets successifs qui ont eu à gérer ce dossier, pour qu'ils prennent leurs responsabilités et qu'ils fassent respecter la loi en appliquant l'arrêté préfectoral de juin 2003.

Est-il besoin de rappeler les péripéties de l'année 2004, année où les représentants de l'Etat, après avoir mis les scellés sur les installations non conformes, ont choisi de les enlever au prétexte de l'existence d'une convention de délocalisation de l'entreprise à la Douze, convention passée entre le Conseil Général de la Dordogne, la Communauté de communes d'Isle-du-Manoire et l'entrepreneur. Tout le monde connaît la suite, la délocalisation s'est avérée être un leurre qui aura tout de même un coût pour nous les contribuables et aura donné à Imberty le droit de polluer deux ans de mieux.

Sans la mobilisation et l'interven-

tion des citoyens respectueux des lois et les associations qui, face au laxisme de certains décideurs, ont prolongé avec la SEPANSO leurs actions en justice à l'encontre d'Imberty, déjà condamné six fois par la justice et avec de la prison avec sursis, il est sans doute probable que celui-ci continuerait à empoisonner la vie de toute une population, tout en narguant les pouvoirs publics.

Alors que la solution au problème posé par les nuisances passait par la seule mise en conformité des installations de son entreprise, avec son cynisme habituel, Imberty a décidé d'avoir le dernier mot et a donc choisi de cesser son activité au Bugue plutôt que de respecter la loi. La justice l'a jugé.

Les associations de défense de l'environnement ne se satisfont pas de ce dénouement et condamnent l'attitude de ce patron de droit divin qui, d'un côté, accepte des subventions (nos deniers) et qui, de l'autre, refuse que les citoyens (contribuables) lui demandent

des comptes alors qu'il empoisonne sciemment leur environnement.

Dans cette affaire, le perdant ce n'est pas Imberty car lui, en ce qui le concerne, il a su se préserver. Non ! Les vrais perdants sont tous ceux qui ont eu à subir pendant près d'une dizaine d'années la pollution, qui ne pouvaient ouvrir



leurs fenêtres sans respirer du monoxyde de carbone et qui, pendant les périodes de canicule, ne pouvaient même pas aérer leur logement. Ce sont aussi tous les sportifs de tous âges qui évoluaient sur les terrains dans une atmosphère dangereuse pour leur santé. De tout cela, Imberty est le seul responsable.

Qu'aujourd'hui enfin tous ceux-là puissent respirer de l'air moins pollué, quoi de plus normal et nous sommes satisfaits à la SEPANSO d'y avoir contribué.

La pression que nous avons exercée sur l'entrepreneur l'a sans doute contraint à reclasser tous les salariés de l'établissement du Bugue à Belvès.

Comme il est prévu par la loi, nous avons demandé à la Préfecture que le site soit remis en état dans les plus brefs délais et que, pour la sécurité de tous, l'entreprise soit totalement clôturée et ce à la charge de l'entrepreneur et non pas de la commune.

L'affaire Imberty n'est pas pour autant terminée

Le site de Saint-Pardoux-Vielvic (Les Charbonnières) n'a toujours pas d'autorisation d'exploiter.

L'établissement de Belvès pose des problèmes de pollution (bruit et pollution de la rivière Nauze). L'association de défense de l'environnement de Belvès souhaite que la SEPANSO continue de s'investir dans ce dossier.

Afin de faire l'état des lieux et en accord avec les services de la Préfecture, la SEPANSO a établi un contact avec le représentant d'Imberty, le Groupe Gascogne, et demandé la création d'une CLIS (Commission Locale d'Information et de Surveillance) au sein des deux établissements de Belvès et Saint-Pardoux-Vielvic.

Il serait en effet préjudiciable, pour la pérennité de ces deux établissements, de faire supporter au seul Groupe Gascogne le contentieux juridique laissé par Imberty qui, soit dit en passant, est depuis plusieurs années actionnaire à plus de 50 % (dans la filière bois) du Groupe Gascogne. ■

DORDOGNE

RETOUR DU HIBOU GRAND DUC EN VALLEE DE LA VEZERE

Installé depuis début 2001 en Dordogne sur les falaises de la vallée de la Dordogne se situant près de La-Roque-Gageac et Beynac, les ornithologues périgourdins s'attendaient à voir le plus grand rapace nocturne du monde sur la vallée de la Vézère.

Ce fut le cas le 22 mars dernier, un agent de l'ONCFS qui participe au suivi des oiseaux rupestres de Dordogne a découvert un couple de Grand duc sur la commune de Campagne, située entre Le Bugue et Les Eyzies.

Donc, ce ne fut pas une surprise de le voir fréquenter la vallée de la Vézère qui propose des sites magnifiques et des conditions écologiques très intéressantes pour les rapaces : entre 80 et 100 % de succès de reproduction pour le Faucon pèlerin et une moyenne allant de 2,5 à 3 jeunes à l'envol par couple, les amateurs apprécieront !

Mais il y a quand même une grosse surprise : le couple de Grand duc s'est installé sur la paroi d'une carrière en activité, avec des tirs de mines, des grues et pelleteuses en activité cinq jours sur sept.

Une rencontre avec le carrier a permis à la fois de le sensibiliser et de savoir qu'il n'exploitait pas la paroi où se sont installés les hiboux, qui semblent bien s'accommoder des nuisances de ce site. Cela aura permis à ce couple d'élever ses deux jeunes qui ont pu prendre leur envol du nid ces derniers jours.

Cela bouscule bien sûr encore une fois les schémas ou idées que l'on se fait sur les espèces aussi rares que le Hibou grand duc (deux couples en Dordogne cette année) et surtout suscite notre étonnement lorsque l'on connaît les falaises des Eyzies toutes proches qui auraient pu être choisies pour s'installer sur la Vézère.

La sensibilité au dérangement, surtout en période de nidification, varie donc très fortement d'une espèce à une autre chez les rapaces, et ce ne sont pas forcément les plus gros ou les plus rares qui sont les plus sensibles.

Pour rappel, le Hibou grand duc a d'ailleurs aussi fréquenté les parois de Beynac, au-dessus du bourg, pendant trois années consécutives, avec des jeunes à l'envol chaque année, et de magnifiques envolées dans les éclairages nocturnes de la cité médiévale.

Cet oiseau n'a sans doute pas fini de nous surprendre, et les années qui viennent augurent d'une colonisation des deux vallées et d'une concurrence avec l'autre hôte des lieux qui est le Faucon pèlerin, qui a intérêt à être sur ses gardes maintenant face à ce super prédateur de près de 1,50 mètre d'envergure.

Yannick LENGLET,
SEPANSO Dordogne

Texte et photo :

Alain DAL MOLIN,
Secrétaire Général de la
SEPANSO Lot-et-Garonne

L'Essor

Un nouvel hôpital pour la faune sauvage

LES CENTRES DE SOINS EN AQUITAINE

◆ L'Essor :

47 rue Anatole France - 47190 Aiguillon
Tél. : 05.53.79.65.95
Email : rnmaziere.adm@cegetel.net

◆ Hegaldia :

Quartier Arrauntz - 64480 Ustaritz
Tél. : 05.59.43.08.51
Email : associationhegaldia@orange.fr

◆ Alca Torda :

151 chemin des Faisans - 40120 Pouydesseaux
Tél. : 08.10.52.10.40 (n° azur)

◆ Domaine de Certes :

33980 Audenge
Tél. : 05.56.26.20.52



Jeune Huppe fasciée

C'est grâce à la SEPANSO Lot-et-Garonne que *"l'Essor"* vient de voir le jour à Tonneins, sur les ruines de l'ancien Centre régional de sauvegarde de la faune sauvage, disparu en avril 2005 suite à une Assemblée Générale ayant décidé la dissolution de l'association qui le gérait. Une sorte de retour à la case départ pourrait-on dire, la SEPANSO Lot-et-Garonne ayant été à l'origine de cette structure dont les installations comptent parmi les plus importantes de France. Depuis le 1er mai, cet "hôpital" pas tout à fait comme les autres a retrouvé vie, accueillant en un mois une trentaine de pensionnaires dont certains ont déjà retrouvé leur liberté.

Oeuvre d'utilité publique

Pour Jean-Pierre Lacave, le Président de la SEPANSO Lot-et-Garon-

ne, qui n'aura pas craint de "mouiller sa chemise" pour remettre le centre en état, *"il fallait faire quelque chose pour ne pas assister à la disparition pure et simple d'une structure assez remarquable pour avoir reçu aussi bien Huguette Bouchardeau, Corine Lepage (Ministres de l'Environnement) que Laurent Fabius. Nous avons donc décidé de redonner vie à cet établissement pour tenter de préserver encore et toujours un "patrimoine vivant" que nous aimerions voir considéré au même titre que le "patrimoine bâti". Ce sera un combat difficile car le challenge, tout spécialement au niveau financier, ne s'avèrera pas évident mais, avec l'aide de tous, il est permis de se montrer raisonnablement optimiste"*.

Si le Président Lacave évoque "l'aide de tous", c'est d'abord aux lecteurs de Sud-Ouest Nature qu'il pense bien sûr mais aussi à toutes celles et tous ceux pour lesquels le respect de

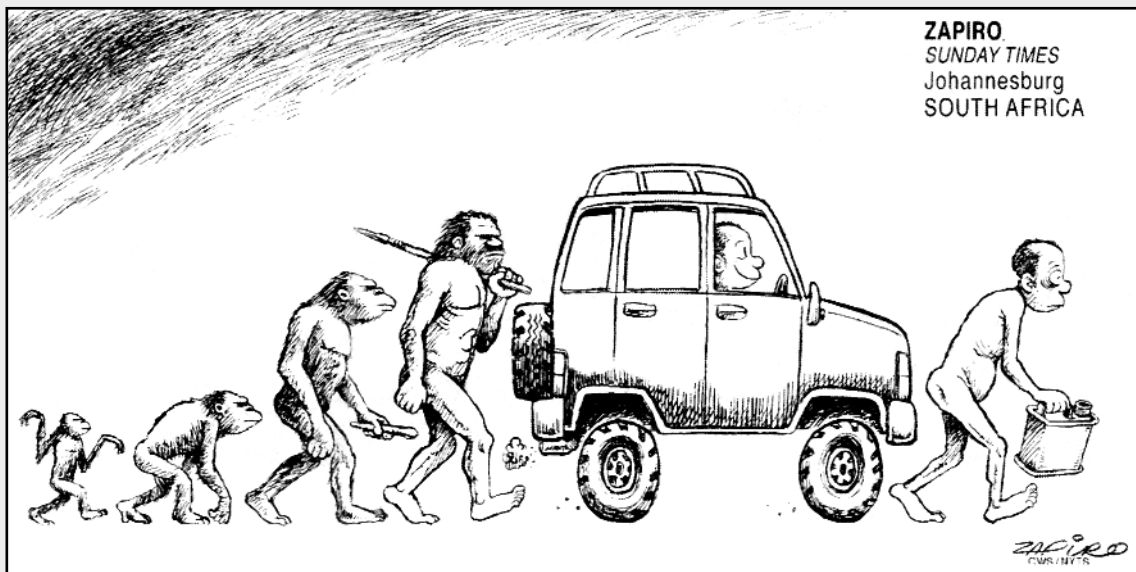
la vie, la préservation des espèces animales ont un sens. Chaque année, pour que ne meurent pas chouettes et hiboux, cigognes et circaètes, buses et faucons, tortues ou mammifères, il faudra trouver des dizaines de milliers d'euros pour financer le poste de permanent qu'implique le fonctionnement d'un centre appelé à accueillir, annuellement, autour de 500 pensionnaires !

Le budget prévisionnel, qui table sur une enveloppe de 60.000 euros, devrait s'articuler autour de trois axes :

- les collectivités territoriales, EPCI, voire MEDD,
- le mécénat d'entreprises,
- les parrainages de sujets accueillis, sur la base d'une contribution minimum d'un euro par jour, une attestation permettant de bénéficier de l'abattement de 50 % étant adressée à chacun(e) des parrains (marraines). ■

TRANSPORTS

Apogée ou crépuscule des transports routiers ?



- Pour un juste prix des transports
- Pour un débat global sur la politique des transports
- Non à des projets aquitains inutiles et dévastateurs !

Pierre DELACROIX,
Président d'Honneur de la
Fédération SEPANSO

Le juste prix des transports ?

On en est loin !

BEAUCOUP D'ABERRATIONS, OUI MAIS...

Dans un article récent du journal "Le Monde" ⁽¹⁾, Stéphane Lauer s'étonnait que les composantes d'un pot de yaourt actuel, des matières plastique au lait, aient parcouru près de neuf mille kilomètres avant d'arriver dans notre assiette ! *"Une aberration, écrit-il un peu plus loin, qui n'est possible que parce que le coût du transport n'est que très faiblement répercuté dans le prix final du yaourt"*. Observons au passage que la même étude, réalisée il y a quelques années par un institut de recherche allemand, chiffrait ce même parcours à 2500 kilomètres, ce qui avait alors paru - déjà ! - aberrant. Apparemment, les choses ne se sont donc pas améliorées.

Mais ce qui est encore plus absurde, c'est que l'on continue à nourrir le commerce mondial malgré ces aberrations. Plusieurs facteurs y contribuent, que les associations de protection de l'environnement ne cessent de dénoncer, depuis des années - on peut même dire des décennies ! - sans qu'on les écoute, et sans que la moindre volonté politique ne soit venue freiner ces mécanismes surprenants.

L'énergie, d'abord. Disons pour ramener à celle qui est le plus employée : le pétrole. Son prix est théoriquement fixé par la bonne vieille loi de l'offre et de la demande. Toutefois, pendant plus d'un siècle, celle-ci s'est accompagnée d'un rapport de force entre les pays colonisés ou sous-développés - qui se sont trouvés être les détenteurs des plus grands gisements de la planète - et les grandes nations impérialistes - qui ont appuyé leurs entreprises pétrolières, dès lors que le machinisme s'est imposé comme facteur de puissance. Il en est résulté, jusqu'aux années 1970, des prix de l'énergie ridiculement faibles, qui contribuèrent à l'expansion fantastique des transports, surtout après 1945.

LA BRUTALITÉ DES CHANGEMENTS DE PRIX DE L'ÉNERGIE

Et comment y échapper...

Pourtant, des événements récents (à l'échelle de l'Histoire) ont montré que ces belles règles pouvaient se trouver bru-

talement et fortement perturbées. Les "chocs" pétroliers des années 1973 et 79 ont souligné la fragilité de ces équilibres marchands. Plus près de nous, la crise persistante qui a fait suite aux attentats de 2001 a fait grimper plus encore les enjeux, et le prix du baril. Enfin, le décollage industriel récent des géants "émergents" - Chine et Inde - a modifié, avec brutalité, l'équilibre de ce marché. En clair, le prix du baril monte, monte vite, et de façon persistante. Cette tendance est désormais irréversible. L'automobiliste moyen en sait quelque chose.

Donc le prix du transport devrait aussi grimper et freiner les échanges commerciaux. Et certes, il grimpe, ou plutôt, sa composante "énergie" grimpe. Mais l'accroissement de cette composante est compensé par les progrès techniques (des moteurs plus efficaces) et par la recherche d'autres marges : celles de la main d'œuvre. Ce que l'on nomme la délocalisation n'a pas d'autre raison que d'exploiter grâce au transport ce que les économistes appellent pudiquement *"les différentiels sociaux"*. En clair, on va expédier des crevettes pêchées en Mer du Nord se faire décortiquer par de jeunes Marocaines payées quelques euros par mois, ce qui compense et bien au-delà la hausse du baril de pétrole et donc celle du camionnage, et permet à Findus d'encaisser quand même des bénéfices. Mais pour que tout cela finisse par rapporter de l'argent aux sociétés qui jonglent avec ces opérations, il faut aussi que, quelque part ailleurs, on "oublie" de faire payer les vrais prix...

LE PRIX DE L'ENVIRONNEMENT ET DES INFRASTRUCTURES

Le premier, c'est le prix de l'environnement et même, pour une bonne part, le prix des infrastructures elles-mêmes.

Ce n'est que récemment que nos associations ont réussi à faire prendre en considération par la loi l'impact des infrastructures de transport sur les milieux naturels. C'était certes notre priorité. Encore faut-il nuancer : on tient davantage compte de ces impacts, on essaie de les diminuer, ou de les atténuer. Parfois même, on accepte de *"compenser"* les dégâts ici, en renforçant une protection environnementale là. Le mot le dit bien : on compense, mais on ne peut pas empêcher au final une autoroute, ou une Ligne à Grande Vitesse, de "couper" un espace naturel et d'y perturber pro-

fondement la circulation des eaux, des animaux... et des gens. Mais comment fixer le "prix" que représente la perturbation d'une nappe d'eau souterraine ou la disparition d'une zone humide où, autrefois, s'épan-
daient sans problème les crues d'une rivière ? Peut-être en comparant avec le coût des dégâts occasionnés par la crue, une fois disparue la zone humide ? On comprend mieux pourquoi, désormais, les compagnies d'assurance commencent à tendre une oreille très attentive vers les associations écologistes, et à prendre en compte leurs observations dans le domaine des "accidents climatiques".

Quant aux utilisateurs de l'infrastructure, paient-ils le juste prix de leur usage ? Non, bien sûr. On sait - les études l'ont démontré - qu'un poids lourd de 30 ou 40 tonnes use la chaussée d'une autoroute autant que 10.000 voitures. En bonne logique, son péage devrait être dix mille fois plus élevé que celui d'un véhicule familial - ce n'est bien sûr pas le cas. C'est la communauté entière qui compense l'usure due au poids lourd, et donc qui évite à celui-ci de devoir répercuter dans son coût de transport le vrai prix de son passage. C'est sur ce point que se battent aujourd'hui nos associations. Plusieurs pays européens (Suisse, Allemagne...) ont déjà mis en route des procédures pour tenter de faire payer au transport routier son juste prix. Non sans mal.

En France, le "lobby" des transporteurs est tellement puissant qu'il freine depuis des années toute tentative dans ce sens. Mais la tolérance dont la population faisait preuve jusqu'ici atteint aujourd'hui ses limites. A plusieurs reprises, les transporteurs routiers ont fait plier les gouvernants, sur divers sujets. Il semble qu'on s'achemine vers un renversement de situation : les routes ou rocades saturées, les files ininterrompues de camions sur les routes, la pollution, les accidents multipliés, tout converge pour nous inciter à appliquer chez nous ce que d'autres ont déjà mis en œuvre - avec succès. Depuis plus d'un an, une équipe de France Nature Environnement prépare un rapport qui sera présenté au Ministère des Transports en ce sens, à l'automne 2006. Pour mettre en place, en France, une formule proche de la RPLP (voir encart).

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le deuxième facteur ignoré, c'est le changement climatique. La communauté scientifique a maintenant clairement prouvé que nous nous acheminons, et à une vitesse qui s'avère plus élevée qu'on ne le croyait il y a seulement deux ou trois ans, vers un dérèglement climatique qui prendra la forme

QU'EST-CE QUE LA RPLP ?

La RPLP (Redevance Poids Lourds liée aux Prestations) représente l'application du principe "pollueur-payeur" au transport routier de marchandises. En effet, celui-ci génère de nombreux coûts qui ne sont pas pris en compte dans les prix payés par les acteurs économiques mais sont pris en charge par la collectivité. Ces "coûts externes" du trafic routier de marchandises sont principalement la contribution au réchauffement climatique, la pollution de l'air, le bruit, la congestion, les accidents, ainsi que les coûts d'infrastructures (construction et entretien des routes) non entièrement payés par les poids lourds.

La Suisse a été le premier pays à mettre en œuvre dès 2001 cette éco-redevance sur les transports routiers de marchandises. L'Allemagne et l'Autriche ont suivi de près. France Nature Environnement, notre fédération nationale, milite pour la mise en place de celle-ci en France, car elle estime que c'est un des moyens de réguler la croissance du trafic routier de marchandises.

Daniel DELESTRE

globale d'un réchauffement, mais surtout - on en a déjà un avant-goût depuis quelques années - d'une multiplication des événements météorologiques extrêmes (tempêtes, inondations, canicules, etc). La raison en est - ainsi que Sud-Ouest Nature l'a montré dans ses numéros récents - le développement de l'effet de serre, qui est dû à l'accumulation de gaz piégeant la chaleur solaire et provoquant un réchauffement global de l'atmosphère. Parmi ces gaz, le gaz carbonique (CO₂) est le plus abondant mais pas le seul. Simplement, il est issu pour l'essentiel de la combustion des énergies fossiles - l'essence ou le gasoil de nos moteurs.

L'accroissement des émissions de gaz à effet de serre a été très fort. Aujourd'hui, les transports routiers sont à l'origine de 32 % des émissions de CO₂ en France, et ce chiffre grimpe à 50 % en Aquitaine. D'autre part, la construction elle-même des infrastructures, puis l'imperméabilisation des sols qui en résulte, interdisent la poussée de la végétation qui elle-même "piège" le CO₂, et accroissent le rôle de la route dans l'effet de serre (voir encart page 14).

**NON À DES PROJETS ANACHRONIQUES,
OUI À DE VÉRITABLES ALTERNATIVES !**

Au final, le transport est une activité fondée depuis des décennies sur des processus pervers, qui en artificialisent les coûts, qui attentent profondément aux équilibres environnementaux, et qui menacent à terme - peut-être même à court terme ! - l'équilibre des climats dans lesquels se sont développées nos sociétés et, partant, qui menacent gravement l'avenir de nos enfants. Il est donc urgent que tous les

éléments évoqués ci-dessus soient clairement désignés, pour juger de l'acceptabilité des infrastructures que l'on cherche aujourd'hui à nous imposer sous la pression de quelques lobbies et d'un libéralisme économique débridé.

L'Aquitaine est aux premières loges de ce point de vue. Au prétexte que les traités de l'Union Européenne imposent à ses membres de donner la libre circulation aux transports à travers leur territoire, on cherche en particulier à obliger les Aquitains à accepter d'aménager, pour faciliter le transit de ou vers la péninsule ibérique, un corridor Ouest Atlantique qui prend le visage du Grand Contournement Autoroutier de Bordeaux, de la mise à trois voies de l'A63, d'a-

IMPERMEABILISATION DES SOLS

Utilisés surtout comme moteurs de croissance, de nombreux projets autoroutiers fleurissent en France (dont le projet de Contournement Autoroutier de Bordeaux), contribuant avec l'urbanisation qui en découle à d'importants dégâts environnementaux, dont l'imperméabilisation des sols. Les sols sont dits "imperméabilisés" quand ils sont recouverts de matériaux imperméables comme le goudron et le béton, ou des bâtiments. Ces sols perdent leur aptitude à héberger des plantes et des organismes, ainsi que leur capacité d'alimentation et de filtrage des eaux souterraines. Cette imperméabilisation a aussi deux implications climatiques :

- Les surfaces bitumées ou bétonnées contribuent à la formation d'un micro-climat urbain. Elles aggravent les effets des canicules, en surchauffant jour et nuit l'air des grandes agglomérations, et en l'asséchant par suppression de l'évapotranspiration propre aux sols naturels.
- Par ailleurs, l'imperméabilisation des sols détruit les stocks de carbone du sol naturel, ainsi que la possibilité de fixation du carbone de l'air par la photosynthèse. Les 2 millions d'hectares imperméabilisés en France concernent pour moitié les infrastructures de transports routiers (autoroutes, parkings...), ce qui veut dire que 285 m² de sols imperméabilisés sont consacrés en moyenne à la mobilité de chacun des 35 millions de véhicules. Les sols naturels stockent en moyenne 200 tonnes de CO₂ à l'hectare et peuvent fixer jusqu'à 16 tonnes de CO₂ par hectare et par an. Les surfaces stérilisées par les infrastructures routières représentent la perte d'un puits de 200 millions de tonnes de CO₂ et d'une fixation annuelle d'environ 15 millions de tonnes de CO₂.

Les surfaces imperméabilisées ont augmenté de 1,5 % par an entre 1992 et 2000. Combien de sols naturels (forêts, prairies, vignobles...) faudra-t-il encore sacrifier aux projets routiers (contournements, pénières, autoroutes...) ou immobiliers (centres commerciaux...) pour sauvegarder la croissance des entreprises du bâtiment et des travaux publics ?

Daniel DELESTRE

ménagements lourds en Pays Basque, le tout accompagné du projet délirant d'autoroute Langon-Pau...

Outre nos efforts pour faire appliquer en France une RPLP, il nous paraît nécessaire de rappeler aussi que même si l'on reconnaît la nécessité d'une part de ces transports, nous ne sommes pas du tout obligés d'accepter, pour les permettre, un recours systématique à la route. C'est pourtant ce que l'Union Européenne a fait pendant des décennies. Cela n'est plus acceptable. On connaît les solutions : ce sont **le développement du fret ferroviaire**, celui du **cabotage européen**, dit pompeusement "**autoroutes de la mer**", et l'accélération d'une **relocalisation de proximité des activités** - en particulier agricoles - qui seront de toute façon imposés à terme par l'évolution du problème de l'énergie.

Cela aura un prix, c'est incontestable. Mais c'est la raison pour laquelle les autorités nationales et régionales doivent dès à présent inverser l'ordre de leurs priorités. Le Grand Contournement de Bordeaux, ce sera 1,5 et plus probablement 2 milliards d'euros. Au lieu de voter des crédits pour la route dans leur Contrat de Plan - contrairement à leurs engagements ! - et d'appuyer ces opérations pharaoniques au motif caricatural du "**désenclavement**", les conseillers régionaux, comme l'Etat et l'Union Européenne pour ce qui leur revient, doivent accepter de revoir leur copie, et de passer systématiquement ces investissements de la route vers le rail ou le cabotage. Et ceci sans attendre, car tout le temps qui passe nous rapproche de crises graves. Le fait que l'Etat, pour ce qui le concerne, et l'Union Européenne, de son côté, persistent eux aussi dans ces errements, n'est pas une excuse acceptable pour les Régions. S'agissant de l'Union Européenne, il est par exemple tout à fait scandaleux qu'au prétexte du blocage de son budget 2007-2013 (merci la PAC, la FNSEA et le gouvernement !), le budget de développement des alternatives transports (programme Marco Polo) ait été littéralement sabré, passant de 740 millions d'euros à 400 millions d'euros.

Il est grand temps qu'ait lieu une réflexion globale sur les vraies priorités de transport en Aquitaine, comme elle a lieu en ce moment dans la Vallée du Rhône et sur l'Arc Languedocien (sous la forme du Débat Public dit VRAL). ■

(1) Voir "*Des perspectives bien sombres*", page 15.

Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 01



RÉSEAU ACTION CLIMAT FRANCE (RAC-F)

Transports et changement climatique : un carrefour à haut risque État des lieux

“Notre premier constat est que l'accélération du changement climatique est brutale, profonde, définitive. (...). L'immobilisme est interdit. Les effets de cette menace sont prévisibles, calculés, dévastateurs.”

Rapport de la mission parlementaire d'information sur l'effet de serre, avril 2006.

> Les transports, premiers responsables des émissions françaises de gaz à effet de serre

En France comme en Europe, les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports (principalement le CO₂ produit lors de la combustion du carburant et les HFC utilisés pour la climatisation) connaissent depuis des décennies une progression ininterrompue.



CONTACT

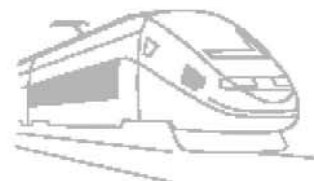
Olivier LOUCHARD
coordinateur du RAC-F

2B, rue Jules Ferry
93100 MONTREUIL

Tél. : 01 48 58 83 92
fax : 01 48 51 95 12
infos@rac-f.org
www.rac-f.org

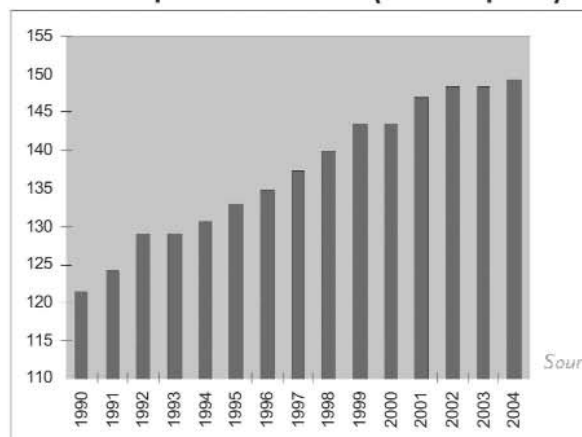
Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



Évolution des émissions de GES du secteur des transports en France (en MtéqCO₂)

La contribution du secteur aux émissions françaises de GES est ainsi passée de 21% en 1990 à près de 26,5% en 2004, ce qui place les transports largement en tête devant l'industrie, le résidentiel-tertiaire et l'agriculture.



Source : CITEPA, 2005

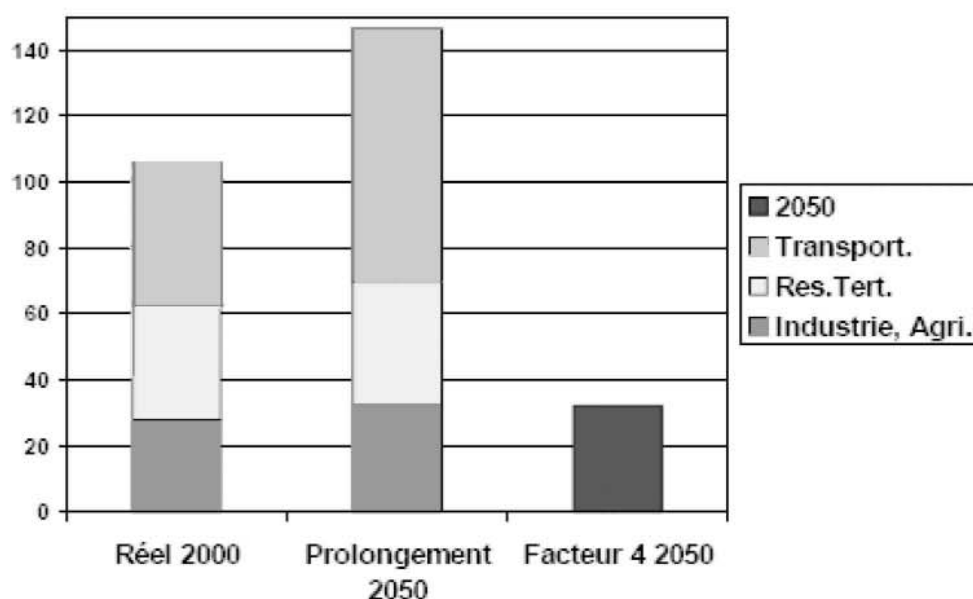
La route est de loin la principale responsable des émissions des transports : en France, plus de 92% des rejets du secteur pour l'année 2004 s'imputaient au transport routier.

> Des perspectives d'évolution très préoccupantes

Tous les scénarios attribuent aux transports une part croissante dans nos émissions de GES. Ainsi, en France, à moins d'une rupture franche de la politique des transports, on devrait assister d'ici 2020 à une évolution quantitative et qualitative défavorable, avec d'une part un quasi doublement du trafic dans son ensemble, et d'autre part un renforcement de la domination des modes les plus émetteurs, la route et l'aérien, au détriment des modes ferroviaire et fluvial, moins émetteurs. Les émissions du secteur transports en France augmenteraient de 44 % entre 1990 et 2010, leur part relative dans les émissions nationales passant de 21 à 28% . Ce graphique nous montre qu'en 2000, les transports émettaient déjà 1,3 fois plus que ce qui doit être atteint par l'ensemble des secteurs en 2050 pour stabiliser le climat.

Le dimensionnement du problème

En MtC



Perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports dans le VRAL :

En cause, la domination du trafic routier de personnes et de marchandises

La domination du mode routier sur le secteur des transports est écrasante et ne cesse de se renforcer. L'automobile monopolise ainsi en

France 84 % des déplacements intérieurs de personnes, contre seulement 15 % pour les transports collectifs. La situation est tout

aussi déséquilibrée pour les transports de marchandises : le mode routier capte 80 % du trafic, loin devant le rail (12 %) et les voies



d'eau (2 %) . Cette domination s'est aggravée au fil des années, comme le symbolise l'accroissement de 31% du parc de véhicules motorisés

entre 1990 et 2006 . Il y a plus de véhicules en circulation, les déplacements se multiplient et les distances s'allongent. La tendance reste au

développement du mode routier, avec une progression annuelle d'environ 3 % pour les camions et de 2 % pour la voiture.

La contribution du secteur aux émissions L'état des lieux et les perspectives montrent clairement que le fonctionnement actuel et futur du système de transports, que ce soit à l'échelle de l'Europe, de la France ou de la VRAL, n'est absolument pas soutenable et met significativement en péril la stabilité du climat.

Orientations de l'État souhaitables pour remédier à cet état de fait

La première étape consiste bien évidemment à respecter le Protocole de Kyoto, par lequel les pays industrialisés se sont engagés à réduire de 5,2% en moyenne leurs émissions de GES par rapport au niveau de 1990, et cela entre 2008 et 2012. Cet objectif qui n'aura pas d'effet majeur sur le réchauffement global n'a de sens que s'il est suivi d'une réduction significative des rejets mondiaux de GES.

Car, pour éviter les impacts les plus dramatiques, il convient de contenir le réchauffement en deçà de +2°C par rapport à la période préindustrielle, ce qui implique une division d'au moins par 2 des émissions mondiales à l'horizon 2050.

La Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, a instauré des responsabilités différenciées entre les pays. Pour la France, comme pour la plupart des pays industrialisés, l'objectif de contenir le réchauffement mondial en dessous de 2°C se

traduit par une division par 4 de ses émissions de GES d'ici 2050 par rapport au niveau actuel (facteur 4). Cette ambition a été affirmée à plusieurs reprises au plus haut niveau de l'Etat depuis 2003 et fait aujourd'hui consensus. La loi de programme n° 2005-781 définissant les orientations de la politique énergétique en a fait d'ailleurs une de ses priorités et a fixé une réduction des émissions de GES de 3% par an.

Pour être cohérente avec cet objectif, la France devra également se fixer un objectif

intermédiaire à l'horizon 2020 de - 30%.

Malheureusement, les politiques publiques françaises de lutte contre le changement climatique restent à la traîne et le manque de volonté qui transparaît ne semble guère prometteur . Pourtant, l'objectif facteur 4 est réalisable sans porter atteinte à la qualité de vie.

Les recommandations du RAC en matière de transports : réduction de la demande de transport, rééquilibrage modal et diminution des émissions unitaires

AGIR EN AMONT SUR LA DEMANDE DE TRANSPORT

La mise en œuvre d'une politique de réduction de la demande de transports implique des décisions lourdes, radicales et structurantes.

> Réduire la demande de transports de marchandises,

c'est tout d'abord faire le choix de la sobriété en réduisant les quantités de biens transportés. Mais, il n'est bien entendu pas question de ne plus rien produire : c'est pourquoi la limitation des distances parcourues est également un objectif prioritaire. Pour cela, une option incontournable doit être explorée sans délai : produire et consommer localement. Il revient aux pouvoirs publics d'encourager la

relocalisation de l'économie, en favorisant les structures de production et de distribution à petite échelle, moins gourmandes en transports et plus riches en emplois.

> Concernant la question des déplacements individuels,

en particulier dans les villes et leurs périphéries, réduire la demande de transport passe essentiellement par la réorientation des politiques d'urbanisme . En premier lieu, il convient de mettre l'accent sur la mixité

fonctionnelle (et sociale), surtout dans les périphéries : rapprocher progressivement logements, emplois, loisirs, commerces les uns des autres permettra de limiter les déplacements quotidiens. L'étalement urbain doit être combattu par une politique de densification des espaces : c'est en effet l'extension des villes qui fait les longues distances et les déplacements fréquents, nourrissant ainsi la demande de transport, la dépendance à la voiture individuelle et la hausse des émissions de GES.



AGIR SUR LA RÉPARTITION MODALE EN FAVORISANT LES MODES LES MOINS ÉMETTEURS

Parallèlement, à la limitation de la demande de transport, il importe d'encourager un report modal vers les alternatives les plus sobres.

> En matière de transports de marchandises, les priorités sont bien connues : fret ferroviaire, fluvial et maritime, transport combiné et ferroutage

Il s'agit non seulement de développer l'offre de transports sobres, en revitalisant le rail et les autres modes faiblement émissifs, mais aussi d'assurer une meilleure intermodalité.

Il convient de mieux gérer les transports urbains de marchandises, grâce à la mise en place de plates-formes logistiques centralisées, couplées avec une organisation optimisée de la distribution.

> De même, un terme doit enfin être mis à l'extension du réseau

autoroutier,

car celle-ci aurait pour effet évident de préserver la suprématie du mode routier tout en absorbant les ressources financières nécessaires au développement des autres modes.

> Le rôle des collectivités territoriales

Ici, il est de plus en plus important en matière de déplacements : qu'il s'agisse des transports intrarégionaux ou des transports urbains, les collectivités sont à même, si elles en ont la volonté politique, d'exercer une influence majeure sur la répartition modale. Ainsi, il appartient aux conseils régionaux de poursuivre et d'amplifier les efforts réalisés dans le cadre des contrats de plan Etat-

Régions (CPER) et des Schémas Régionaux d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) pour améliorer l'offre de transport ferroviaire. De même, dans le cadre des plans de déplacement urbains (PDU), des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et autres Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), les communes sont appelées à développer fortement les transports collectifs (bus, métro, tramway) et à favoriser les modes non émetteurs de GES (marche, vélo) ou le covoiturage, tout en dissuadant le recours individuel à l'automobile (zones 30, aires piétonnières). La politique de stationnement doit être conçue de façon à orienter les usagers vers les alternatives sobres en carbone.

AGIR SUR LES NIVEAUX D'ÉMISSION DES VÉHICULES

Si la réduction de la demande et le rééquilibrage modal sont des éléments indispensables, il convient aussi d'agir sur les niveaux d'émissions des véhicules en circulation

> L'action sur la vitesse est primordiale :

ramener par exemple de 130 km/h à 120 km/h la vitesse maximale autorisée sur autoroutes permettrait de réduire les émissions nationales de GES d'au moins 2 millions de tonnes équivalent CO₂.

La sensibilisation à l'éco-conduite est une autre mesure permettant de réduire les émissions de GES : une conduite rapide et nerveuse entraîne une surconsommation pouvant aller jusqu'à 40%.

> Certaines mesures fiscales peuvent être prises sans attendre :

rétablir la vignette avec une assise liée au

taux d'émission de GES et/ou la mise en place d'un bonus-malus pénalisant l'achat de véhicules fortement émetteurs et encourageant en contrepartie celui de voitures plus sobres, instaurer un crédit d'impôt à l'achat et à l'usage du vélo et de la marche à pied (déplacements domicile travail), mettre en place une redevance kilomètre pour les poids lourds, etc.

> D'autres mesures sont de nature réglementaire :

obligation pour les constructeurs automobiles d'atteindre un chiffre moyen de g CO₂/km pour leurs véhicules neufs mis sur le marché, interdiction de diffuser des publicités énergivores. Par ailleurs, il est

inacceptable que la quasi-totalité des véhicules mis en vente présentent des performances sur-réalistes par rapport aux limitations de vitesse légales : il est temps que soient imposées aux constructeurs automobiles des solutions techniques telles que le bridage des moteurs ou les limiteurs de vitesse.

Des perspectives bien sombres

Extrait de l'article de
Stéphane LAUER paru dans
Le Monde du 11 juin 2006

Sous le titre **"Réinventer la mondialisation"**, Stéphane Lauer, dans **"Le Monde"** du 11 juin 2006, dresse un tableau des problèmes à venir en matière de transports qui rejoint très largement les analyses des associations. Et surtout, il souligne combien sont mêlés ces problèmes et nos modes de vie, qui vont donc en être profondément bouleversés.

(...) "La mondialisation des échanges est telle que le commerce international représente l'équivalent du tiers de la production mondiale.

Pourrons-nous tenir ce rythme ces trente prochaines années ? Peu probable. Ces périples, extrêmement gourmands en carburant, ne sont possibles que parce que le coût du transport n'est que faiblement répercuté dans le prix final du pot de yaourt, par exemple. Le renchérissement annoncé du prix du pétrole, du fait de l'épuisement des réserves, et le réchauffement climatique lié aux émissions de CO₂ vont, selon les experts, nous obliger à remettre à plat dans les trente ou quarante prochaines années les flux mondiaux de marchandises.

Dans un scénario où le prix du baril passe de 70 à 180 dollars, comme l'envisage le Conseil général des ponts et chaussées dans un rapport sur les transports à l'horizon 2050, la donne logistique risque d'être profondément modifiée. Le gazole représente 20 % des coûts pour une entreprise de transport, qui dégage une marge de 4 %. On voit que si l'on touche à la variable prix du carburant, tout le modèle économique bascule. "On ne paye pas l'énergie à son juste prix", analyse Thierry Raes, responsable du pôle énergie et transports dans le cabinet de conseil PricewaterhouseCoopers. *C'est une logique très perverse. Les dommages collatéraux - sociaux et environnementaux - de la mondialisation ne sont que très partiellement pris en compte.*"

Les aberrations sont facilement décelables dans la vie de tous les jours. Les poires en provenance d'Argentine peuvent être achetées par un distributeur moins cher que celles produites dans l'Union européenne. Les fraises chinoises sont devenues ultra-compétitives, alors que pour être vendues en France elles réclament vingt fois plus d'équivalent pétrole que la fraise du Périgord. "Entre un quart et la moitié du poids d'un jean est émis en CO₂ du fait de la délocalisation de la production", pointe Alain Morcheoine, directeur de l'agence pour l'environnement ADEME.

Ces aberrations sont d'autant moins tenables que la consommation énergétique mondiale va, d'ici à 2025, augmenter de 60 % du fait notamment du rattrapage économique de la Chine et de l'Inde. Si demain les Chinois achètent autant de voitures que les Européens, leur consommation d'énergie serait de 1 milliard de tonnes équivalent pétrole par an, soit autant que les Etats-Unis, le Japon et de l'Europe aujourd'hui.

Et si le modèle de développement de la planète, basé sur une

mondialisation des échanges, n'était pas inéluctable ? "Je ne crois pas à un retour en arrière", explique M. Raes, *mais il est clair qu'on ne s'est pas suffisamment interrogé ces dernières années sur certains choix de société.* Certains pronostiquent déjà une rupture. "On va certainement vers l'accélération de la mondialisation intellectuelle, qui va s'accompagner d'un coup de frein brutal de la circulation des produits", tranche Hervé Naillon, fondateur de la société de marketing éthique, Les Inventeurs. Cette hypothèse rejoint la thèse d'une future "économie légère" dopée par les nouvelles technologies et défendue par Thierry Kazazian, de l'agence de conseil en environnement O2 France.

Pour l'instant, les entreprises, focalisées sur le court terme, anticipent mal ce bouleversement. Mais les experts en prospective esquissent déjà les contours des futurs échanges mondiaux. "Durant les trente dernières années, on a clairement favorisé les économies d'échelle, avec des usines de plus en plus grosses, capables de desservir des zones de plus en plus vastes. Du fait de la contrainte énergétique, le mouvement devrait être amené à s'inverser", estime Véronique Lamblin, directeur d'études au groupe Futuribles.

Huit sèche-cheveux, grille-pain ou cafetières sur dix vendus dans le monde sont produits en Chine. Ces logiques de spécialisation par zones de production sont-elles tenables alors que le coût de l'énergie va exploser ? "Dans les vingt ou trente ans qui viennent, les logiques de proximité vont reprendre le dessus", assure Francis-Luc Perret, spécialiste de la logistique à l'Ecole polytechnique de Lausanne. Michelin, leader mondial du pneumatique, n'est-il pas déjà dans cette logique avec le procédé C3M ? L'entreprise a développé des "micro-unités de production", de la taille d'un petit camion, qui peuvent fabriquer en grande quantité des pneus partout sur la planète. Plusieurs dizaines d'unités sont actuellement testées. "L'avenir est à des organisations composées d'un bureau d'étude dans un pays et de multiples unités de production basées à proximité des zones de consommation", imagine M. Naillon. Une réorganisation nécessaire, mais pas suffisante pensent certains. Ce sont les comportements mêmes des consommateurs, poussés à pouvoir acheter tout, tout de suite, qu'il va falloir faire évoluer. "A-t-on forcément besoin de recevoir en 24 heures, en plein mois de janvier, un maillot de bain acheté par correspondance, se demande M. Morcheoine. Aujourd'hui, on abuse du flux tendu. Le produit arrive le plus vite possible, alors qu'on pourrait faire du "juste à temps", c'est-à-dire le faire arriver à l'heure prévue." (...) ■

CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE BORDEAUX

Parmi les projets autoroutiers qui avancent, en Aquitaine, le Contournement Autoroutier de Bordeaux figure en bonne place. Destiné à améliorer le transit Nord-Sud dans la traversée de la Gironde, il a parfois été présenté à tort par certains de ses partisans locaux comme une "super rocade" capable d'apporter une solution aux problèmes d'engorgement des axes bordelais. Cette idée est totalement infondée ! Même dans le dossier de présentation du maître d'ouvrage, il est clairement indiqué que "n'étant pas conçu dans cet objectif, le contournement n'apportera pas de solution pérenne au problème de congestion de la rocade, qui est essentiellement lié aux trafics locaux".

Ce projet, qui en 2003 avait fait l'objet d'un débat public tronqué, n'a pas pris une seule ride depuis. Il est toujours aussi coûteux, injustifié et dévastateur. Comme tout projet autoroutier qui se respecte, il favorisera les émissions de gaz à effet de serre, d'abord par sa construction, puis par son usage. Destiné à améliorer le trafic routier, il est en décalage complet avec les engagements de la France en matière de lutte contre le réchauffement climatique et la nécessité de se préparer à la fin du pétrole bon marché. Il est enfin particulièrement dévastateur en termes d'environnement. Il va contribuer à fragmenter un peu plus la nature, à détruire les derniers milieux non bâtis du pourtour bordelais, et va favoriser l'étalement urbain, notamment entre les agglomérations bordelaise et arcachonnaise.

En 2006, afin de redonner un semblant de couleur de démocratie participative au projet, une large concertation était prévue du 25 avril à fin juin, afin de "permettre d'éclairer le choix par le Ministre des Transports du fuseau de 1000 mètres"...

Après les frustrations dues à l'attitude méprisante de l'Etat au stade du débat public, la population s'est largement mobilisée pour donner son avis à l'occasion des réunions publiques. Des associations et collectifs de riverains ont vu le jour tout le long du tracé. Des coordinations ont été constituées, des manifestations ont été organisées à Bordeaux où on a pu voir défiler côte à côte des représentants des Verts et de CPNT, unis contre le saccage de nos territoires.

Finalement, vue sous un certain angle, la concertation n'a pas déçu ceux qui ont participé à quelques-unes des réunions organisées par la Préfecture, notamment ceux qui étaient chargés d'y représenter l'Etat et qui ont pu goûter ainsi aux joies du dialogue en direct avec la population...

Le moins que l'on puisse en dire est que le contournement autoroutier fait la quasi-unanimité contre lui et que seuls quelques élus l'ont soutenu du bout des lèvres, à condition toutefois qu'il passe un peu plus loin, chez le voisin...

Bien évidemment, de ce refus massif et unanime de la population, le Préfet a conclu que le projet devait se poursuivre. Il a toutefois décidé de supprimer quelques tracés susceptibles de mobiliser trop de riverains ou de fâcher les viticulteurs les plus puissants, espérant sans doute qu'un passage par les milieux naturels ne mobiliserait plus trop de monde, tant pis pour le "développement durable" et "la recherche de la meilleure intégration dans l'environnement"...

Philippe BARBEDIEENNE

Autoroute A65

Inutile et coûteuse... donc ind

Comme nous l'avons vu dans un précédent SON (n° 128), contre toute logique, le projet d'autoroute inutile Langon-Pau avance...

Ce projet est soutenu par tout ce que l'Etat considère comme étant des acteurs importants ou ses interlocuteurs privilégiés en Aquitaine (Conseil Régional, grands élus, chambres de commerce et d'industrie, etc.). Ceux-ci démontrent par là même qu'en s'obstinant à vouloir de nouvelles autoroutes, malgré tous les voyants d'alerte qui s'allument au rouge les uns après les autres, concernant la menace climatique, la fin du pétrole bon marché ou le caractère précieux de nos territoires naturels victimes de fragmentation et de mitage, ils restent aveuglés par leur foi inébranlable en une certaine croissance, et ont gardé une vision totalement obsolète de la problématique "aménagement du territoire".

En effet, si on pouvait classer les projets aquitains d'infrastructures selon leur degré d'inutilité, cette autoroute ressortirait comme le plus inutile d'entre tous, car elle est totalement injustifiée que ce soit par les projections de trafics, même les plus optimistes, qui la donnent lourdement déficitaire ou encore par le fait qu'il existe déjà et depuis longtemps une route convenable (ou pouvant être facilement aménagée à moindres frais) sur cet axe.

À l'évidence, il s'agit encore de sacrifier au mythe des "grands travaux" censés résoudre tous les problèmes et apporter bonheur et prospérité...

L'enquête publique ouverte du 3 avril au 15 mai 2006 est désormais terminée et, comme on pouvait s'y attendre, la commission d'enquête n'a pas mordu la main qui la nourrissait et a rendu un "avis favorable". Bien évidemment !

Philippe BARBEDIENNE,
Fédération SEPANSO

spensable !

La SEPANSO avait pourtant émis des remarques jugées fort pertinentes par certains spécialistes des transports, extérieurs à la région (avis en ligne sur notre site Internet (http://perso.orange.fr/federation.sepanso/pages/dossiers/a65/Observations_SEPANSO_Region.pdf) mais rien n'y a fait...

Si ce n'est une réponse incomplète de la Direction Régionale de l'Équipement, et en contradiction avec ses propos précédents à propos des émissions de gaz à effet de serre, scandaleusement minimisées (voir encadré ci-contre), il n'a été répondu à aucune autre de nos questions.

On pouvait certes s'y attendre, mais une telle attitude de la part d'une commission d'enquête nous semble parfaitement indigne.

Espérons que la justice, qui ne manquera pas d'être saisie par les nombreux opposants à ce projet fou, se montrera plus indépendante et objective dans sa lecture des dossiers.

A noter que pour forcer le destin, et comme s'il pouvait exister un concessionnaire suffisamment masochiste pour vouloir réaliser et gérer sans contrepartie une infrastructure que l'on sait déjà déficitaire, la subvention d'équilibre de 500 millions d'euros destinée à combler le déficit a disparu du dossier juste au début de l'enquête...

Rassurons-nous, ce concessionnaire ne fera sûrement pas faillite, il trouvera bien, avec la complicité de ceux qui veulent aujourd'hui nous imposer cette infrastructure, le moyen d'être aidé demain par le contribuable, mais quand les travaux seront achevés et qu'on ne pourra pas revenir en arrière (voir le communiqué de l'ARLP page 18)... ■

MAUVAISE FOI

Par Daniel DELESTRE

Lors de l'enquête publique sur le projet d'autoroute Langon-Pau (150 kilomètres), la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) a fourni des réponses aux questions posées par la SEPANSO, concernant l'impact du projet sur l'effet de serre. Les réponses de la DRE soulèvent plus de questions qu'elles n'en résolvent. Les questions sur l'effet de serre peuvent se résumer ainsi :

- *Pouvez-vous apporter des éléments sur la quantité et le coût de CO₂ émis à l'horizon 2020 ?*
- *Pouvez-vous fournir à terme une expertise sur le bilan carbone exhaustif du projet incluant la phase de construction de l'ouvrage et des éléments de l'estimation des pertes associées à l'effet de serre ?*

Les éléments de réponse de la DRE ont été les suivants : "(...) Dans le cadre des études de modélisation de trafic sur l'A65, les consommations annuelles sur l'ensemble du réseau d'étude modélisé varient en 2020 pour les VL de 2107 millions de litres de carburant en référence, 2123 avec A65. Pour les PL, la variation concerne le passage de 1314 à 1316 millions de litres. Les variations sont donc marginales. En termes de CO₂, cela correspond à 8,74 millions de tonnes de carbone en référence et 8,78 millions de tonnes de carbone avec A65. Les différences ne sont pas significatives et se situent dans la marge d'incertitude associée aux calculs. **Au sens strict, on ne peut affirmer que l'A65 contribue à accroître l'effet de serre.**"

◆ Commentaires

La DRE a omis de chiffrer les émissions de CO₂ liées à la construction de l'ouvrage. Cet impact non négligeable de la construction de l'ouvrage a été estimé par la SEPANSO à près d'un million de tonnes de CO₂. La DRE mélange les tonnes "CO₂" avec les tonnes "carbone", et les chiffres donnés sont incohérents entre eux.

La DRE indique maintenant que l'A65 ne contribue pas à l'effet de serre, alors qu'elle affirmait l'inverse, quelques mois auparavant : **"Il faut noter cependant le cas du CO₂, dont les émissions subissent une augmentation notable de l'ordre de 20 % entre le scénario 2003 et le scénario 2020 avec le projet. En effet, l'émission de ce polluant, contribuant au phénomène d'effet de serre, est directement liée au nombre de véhicules.km, qui augmente dans le cas d'une réalisation d'une voie routière en tracé neuf, sans pouvoir être compensée par une évolution technologique prévue à ce jour entre les deux horizons ainsi que cela a été précisé précédemment."** Ces propos de la DRE, à quelques mois d'intervalles, sont de toute évidence, contradictoires.

A noter enfin que la DRE ignore les objectifs nationaux en terme de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en particulier le "Facteur 4" qui impose de diviser par quatre les émissions de GES de tous les secteurs, y compris et surtout celui des transports routiers.

◆ Conclusion

Ces réponses imprécises ou contradictoires de la DRE, sur la question des impacts du projet d'autoroute A65 sur l'effet de serre, relèvent de l'amateurisme ou de la mauvaise foi. La DRE minimise manifestement les impacts du projet d'autoroute A65 sur l'effet de serre. Cela contribue à discréditer l'ensemble des conclusions (favorables) de la commission d'enquête et à douter de l'honnêteté de l'ensemble de la procédure.

Communiqué de l'Alternative
Régionale Langon-Pau

(21 juin 2006)

www.asso-arlp.org

Autoroute Langon-Pau

Miracle ou subvention d'équilibre différée ?

Dans un récent communiqué, l'ARLP s'étonnait que le concessionnaire choisi (A'LIENOR) pour la construction et l'exploitation de l'autoroute Langon-Pau n'avait pas demandé de subvention d'équilibre à la collectivité comme cela était initialement prévu.

En effet, depuis plusieurs années, la nécessité d'une subvention par fonds publics, à hauteur de 500 millions d'euros, soit environ 50 % des travaux de construction, était bien établie, du fait de la faiblesse du trafic prévu. Or le montant des travaux n'a pas été revu à la baisse (il se monte à plus d'un milliard d'euros) et, sauf grossière erreur des experts de l'Equipement sur les prévisions de trafic (qui étaient déjà poussées à la hausse, voir le document remis à la commission d'enquête publique par l'ARLP), la rentabilité de l'équipement est toujours aussi improbable.

Dès lors, comment une entreprise privée peut-elle accepter de se lancer dans une activité qu'elle sait structurellement déficitaire ? C'est la question à laquelle personne n'essaye de répondre. Tout le monde fait confiance en dépit de toute logique économique aux communiqués officiels qui, sans indiquer par quel miracle, annoncent que l'opération est rentable.

Un point essentiel n'a également jamais été abordé : qui prend réellement un risque dans cette opération ? La société créée pour l'occasion qui pourra éventuellement déposer le bilan en cas d'absence de rentabilité ou la collectivité, qui aura pour des décennies un équipement déficitaire sur les bras qu'elle devra quoi qu'il en coûte continuer à faire fonctionner (a-t-on déjà vu une autoroute fermer ?) ?

Les commentaires sur ce contrat de concession sont affligeants d'ignorance économique, on parle d'une autoroute comme s'il était question d'une épicerie... Dans ce type d'équipement, le risque est toujours pris en dernier ressort par la collectivité.

Une autre question maintenant : quel est le grand gagnant de ce contrat de concession ? Ce n'est pas la collectivité comme cela a souvent été dit car c'est elle qui prend le risque, mais évidemment l'entreprise de travaux publics qui construira l'équipement. En effet un communiqué du Ministère de l'Equipement a annoncé début juin 2006 que le concessionnaire choisi était A'LIENOR, détenu à 65 %

par Eiffage (entreprise multinationale du BTP) et SANEF (concessionnaire récemment privatisé). Un autre communiqué du 2 juin 2006 indique qu'Eiffage fera les travaux et que SANEF prendra la concession. A'LIENOR, créée pour l'occasion, empruntera donc pour faire réaliser les travaux par Eiffage à des tarifs probablement très élevés.

On pourrait ensuite imaginer qu'au bout de quelques années d'exploitation, du fait du manque de rentabilité de l'équipement, A'LIENOR aurait à déposer le bilan et l'Etat aurait à racheter la concession. Un processus similaire s'est en effet déroulé au niveau national de 1970 à 1980. En 1970, l'Etat a privatisé les sociétés d'autoroutes et, de 1974 à 1980, il les a toutes rachetées pour 20 milliards de francs, sauf Cofiroute, soit 7 % du réseau, qui était la seule rentable.

Dans ce scénario, la collectivité "paye le risque" en rachetant les infrastructures non rentables, mais une autre solution, qui semble être celle retenue, est que la collectivité subventionne l'exploitation de l'A65 comme il était prévu à l'origine. En effet, Le Préfet des Landes a déclaré publiquement lors de la réception d'une délégation CGT des services publics en grève le 8 juin 2006 qu'"A'LIENOR est probablement créée pour l'occasion, et que le contrat prévoit une clause de "revoyure" : si au bout de cinq ans ce n'est pas rentable, l'Etat devra compenser".

La subvention d'équilibre, qui pesait lourdement contre le projet d'A65, reviendra donc peser dans les budgets des collectivités et des contribuables... quand l'autoroute sera construite et qu'il n'y aura donc plus de possibilités de contester le projet.

Si le Ministère de l'Equipement nie l'existence de la possibilité d'une subvention d'équilibre différée, nous lui demandons de nous montrer comment (par quel miracle ?) une autoroute entre Langon et Pau pourrait être rentable.

Cette information nous est due car une fois de plus, sur ce type d'équipement, in fine, c'est la collectivité qui prend le risque. ■

MORATOIRE SUR LES PROJETS AUTOROUTIERS

Initié par la dynamique équipe de l'ARLP (Alternative Régionale Langon-Pau), association dont le siège est à Bostens (Landes) constituée pour lutter contre le projet de l'A65, et relayé par d'autres associations (dont FNE et la SEPANSO) en lutte contre d'autres projets autoroutiers dévastateurs partout en France, un appel pour un moratoire sur les projets autoroutiers a été lancé à l'occasion d'une journée consacrée aux problèmes des transports le 10 juin dernier. L'appel à moratoire, déjà signé par de nombreuses associations, peut être signé par les particuliers par le lien suivant <http://www.asso-arlp.org/petition/?petition=1> sur le site Internet de l'ARLP.

APPEL POUR UN MORATOIRE SUR LES PROJETS AUTOROUTIERS

Nous, citoyens, associations, syndicats, interpellons les forces politiques et leurs candidats : nous demandons un moratoire sur tous les projets autoroutiers.

Nous lançons un appel en ce sens et souhaitons que soit lancé un débat national sur les transports. Les choix en la matière doivent être cohérents avec le contexte économique, social et écologique du 21^{ème} siècle.

Les autoroutes sont des infrastructures d'une autre époque.

Deux éléments majeurs marquent ce début de siècle : le réchauffement climatique et l'augmentation du prix du pétrole présageant sa fin à l'horizon de quelques décennies. La construction de nouvelles autoroutes est inutile et dangereuse dans ce nouveau contexte.

Les émissions de gaz à effet de serre des transports routiers sont en constante augmentation. Ils compromettent déjà les engagements de la France à Kyoto, la construction de nouvelles autoroutes ne peut qu'aggraver la situation.

Le développement du transport routier de marchandises s'est fait au bénéfice d'un pétrole abondant et bon marché. Nous sommes à présent entrés dans une ère de pétrole cher sans alternatives énergétiques crédibles. Pour qui, pour quoi, continuer à construire des équipements qui seront surdimensionnés dans quelques années ?

Les autoroutes stérilisent des ressources publiques

Les infrastructures autoroutières utilisent en grande quantité des ressources qui pourraient être mieux utilisées ailleurs. Dix kilomètres d'autoroute, ce sont environ 60 millions d'euros, soit le budget annuel (2004) de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

Cet argent serait plus utile dans la recherche sur les économies d'énergies, la réduction des émissions unitaires des véhicules ou le développement de transports alternatifs à la route - tels que les transports en commun, les modes de développement doux (marche, vélo), l'intermodalité pour le transport de personnes et le rail, les voies d'eau et le transport combiné pour les transports de marchandises. C'est dans ces domaines que la France a du retard, pas dans son maillage routier.

Les autoroutes favorisent surtout les centres urbains

Il n'y a plus de région enclavée en France et l'argument du développement économique apporté par les infrastructures autoroutières a été démenti par de nombreuses études. Les autoroutes favorisent surtout les grands centres urbains au détriment des territoires traversés.

Elles sont par contre intimement liées à une économie mondiale de plus en plus ouverte et spécialisée, rythmée par l'exploitation des moindres niches d'économie de coûts de production, l'externalisation d'un nombre croissant d'activités et les impératifs des stratégies de flux tendu.

L'augmentation de ces échanges se fait au détriment des populations qui subissent les nuisances des transports sans en exiger de dédommagements et grâce à un pétrole abondant et bon marché. Mais ceci est maintenant remis en question.

Nous voulons d'autres modes de transports qui accompagnent le développement local.

Les investissements publics doivent favoriser le développement local, aider à répartir les activités sur tout le territoire, adapter les moyens de transports aux nouvelles réalités de ce début de siècle.

C'est d'ailleurs ce que souhaitent la majorité des Français qui, selon un sondage fait pour l'IFEN, "pour l'intérêt de leur région (...) préfèrent des infrastructures locales aux grands équipements régionaux".

Les autoroutes étaient le symbole d'une époque qui disparaît, celle de l'énergie bon marché, de l'ignorance des conséquences écologiques de l'activité économique, celle aussi de l'autoritarisme des élus dans la détermination des politiques publiques. Nous sommes en 2006 et plus en 1960, notre époque est celle de la fin du pétrole et du réchauffement climatique. Nous exigeons que nos élus nous écoutent et prennent en compte ces nouvelles dimensions avec lesquelles le développement de nouvelles autoroutes n'est pas compatible.

Bostens, le 10 juin 2006

LGV BORDEAUX TOULOUSE

Dans l'attente du débat public portant sur la liaison Bordeaux-Espagne, ce projet de LGV (Ligne Grande Vitesse) Bordeaux-Toulouse, confirmé par RFF (Réseau Ferré de France) à l'issue du débat public - qui n'a donc aucunement tenu compte du rejet massif exprimé par la population en Gironde - est momentanément suspendu pour ce qui concerne le choix du fuseau du tronçon Agen-Bordeaux, qui reste conditionné par l'issue du débat à venir. En effet, en l'état actuel de nos connaissances, plusieurs options de tracé de la future ligne vers l'Espagne font un détour par Captieux pour desservir Mont-de-Marsan afin de satisfaire les ambitions des certains élus des Landes qui imaginent déjà pouvoir hisser leur ville au rang de grande métropole européenne par la simple vertu d'une gare TGV. Dans ce cas, la malheureuse idée de créer un tronçon commun en pleine nature pourrait bien être retenue... Cela permettrait entre autres de bénéficier des financements européens destinés à la ligne Bordeaux-Espagne pour payer une partie de la Bordeaux-Toulouse jusqu'à l'embranchement de Captieux. Cette localité du sud Gironde, pour n'avoir pas su rejeter le projet d'A65, alibi au passage d'autres infrastructures dans le nouveau corridor créé pour l'occasion, pourrait alors se retrouver enserrée entre les trois branches d'une étoile de LGV et longée par une autoroute...

PROJET FERROVIAIRE BORDEAUX ESPAGNE (partie sud de la LGV Sud Europe Atlantique)

Le débat public n'est toujours pas lancé, à cause semble-t-il de la volonté de la CPDP (Commission Particulière du Débat Public) de disposer d'éléments techniques fiables de la part de RFF pour ne pas retomber dans les travers du précédent débat Bordeaux-Toulouse où de nombreuses questions sont restées sans réponse en cours de réunions. On s'achemine donc vers un débat débutant fin août 2006 mais avec des documents de présentation transmis trop tardivement aux acteurs et associations, ce qui ne leur permettra pas de mettre à disposition du public leurs "paroles d'acteurs" pour les premières réunions publiques. Par ailleurs, suite aux contacts préliminaires qui ont eu lieu entre la CPDP et différents acteurs, il semblerait que le président de ladite commission veuille s'acheminer vers une priorité donnée aux questions écrites lors des réunions publiques. En se limitant aux questions, et qui plus est sous forme écrite, la CPDP s'exposerait à des réactions énergiques de la part du public, dont certains participants n'auront pas de question à poser mais un avis à formuler, de vive voix... Il nous semble pourtant que les réunions publiques sont d'abord faites pour favoriser l'expression verbale puisque l'expression écrite n'a pas besoin de telles réunions pour exister...

Philippe BARBEDIENNE

Mise à 2 x 3

Un

Sud-Ouest (6 juin 2006) posait bien la question : "RN 10 : Comment concilier trafics locaux, poids lourds en transit et sécurité ?"

Le Conseil Economique et Social d'Aquitaine s'est prononcé pour la mise en 2 x 3 voies de la voirie existante et soutenir le projet défini par la Région et par l'Etat. Une seule voix pour contestataire, celle de Pierre Davant, Président de la Fédération SEPANSO, qui s'est encore distingué en rappelant que la meilleure solution pour résoudre un problème consiste à analyser toutes les données et à traiter chacune de celles-ci...

Or il faut bien admettre, sauf à être particulièrement de mauvaise foi, que nos responsables politiques ne s'attaquent toujours pas aux racines du mal (voir analyses de P. Delacroix) et apportent une réponse simpliste alors que la même solution entre Paris et Bruxelles n'a pas produit les effets escomptés ; aujourd'hui on envisage de doubler l'autoroute A1. Lorsque les élus disent "double !", les responsables de la SEPANSO disent "quitte !".

Si la sécurité s'est améliorée grâce à des contrôles plus fiables et plus faciles (mouchards électroniques au lieu des tachymètres...), les problèmes majeurs subsistent. Surtout dans notre système libéral, la distorsion de concurrence entre les différents modes de transports, flagrante, n'émeut personne. On espérait que la nouvelle Commission de l'Union Européenne, avec Madame N. Kroes (Concurrence) et Monsieur J. Barrot (Transports) allaient mettre de l'ordre...

Les promoteurs de la 2 x 3 voies affirment que l'usure des infrastructures sera compensée par le péage imposé aux poids lourds pour financer la maintenance de leur autoroute. Pourquoi taxer tous les usagers ? Les travaux proposés, et pratiquement programmés, sont avant tout conçus pour les camions en transit. Suédois, polonais, tchèques... se dirigeant vers le Portugal, l'Espagne, voire l'Afrique !

voies de la RN 10

Georges CINGAL,
Secrétaire Général de la
Fédération SEPANSO

projet opportun ?

Il n'y a aucune vue d'ensemble du problème des transports. A qui peut-on faire croire que les chargements de six à dix camions allant d'un point A à un point B ne pourraient pas être acheminés à moindre coût par le rail ou par la mer ?

Remède miracle proposé : la concession ! Plaisant ! Définition du Larousse : "*Concession : privilège, droit que l'on obtient de l'Etat en vue d'une exploitation*". Effectivement l'Etat donne une infrastructure (2 x 2 voies), l'entreprise privée accepte le cadeau avec pour contrepartie l'obligation de faire des travaux pour créer une autoroute (2 x 3 voies) sur laquelle elle pourra prélever des péages. Vu le nombre de véhicules, faut pas hésiter !

L'Etat, le Conseil Régional et les Conseils Généraux tiennent pour quantités négligeables les Aquitains qui vont perdre la jouissance de leur infrastructure ! La cohérence aurait voulu au minimum que les citoyens au volant d'une auto immatriculée en Aquitaine continuent à circuler librement (pas de file d'attente !) et gratuitement sur cet axe. Les utilisateurs ont aussi remarqué que les arbres dans le terre-plein où doivent être construites les deux voies supplémentaires ont été éliminés avec des fonds publics (merci les contribuables !) avant la concession. Valeur de ce cadeau supplémentaire ? L'extraction à la pelle mécanique des arbres entiers avant qu'ils ne soient débités avait suscité de vives réactions : "un chantier certifié : Qualité Zéro".

Les travaux, à coup sûr, ne s'inscrivent pas dans une perspective de développement durable. ■

ENCART CENTRAL

Le document encarté au milieu de ce numéro est le cahier d'acteur du Réseau Action Climat France, inclus dans le dossier du débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien (VRAL).

Ce débat a été demandé conjointement par le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer et le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable. La problématique soumise au débat se résume en une double contrainte : d'une part la congestion actuelle et prévisible de l'axe VRAL et d'autre part les engagements de la France au niveau international pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre (facteur 4).



Dans ce contexte, l'Etat pose trois questions aux acteurs concernés et au grand public. Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur de l'axe VRAL (la congestion est-elle ressentie, quand, comment...) ? Quelles sont les orientations souhaitables pour pallier cette situation, tout en respectant les trois piliers du développement durable et les projets d'aménagement des territoires ? Quelle est l'acceptabilité locale des 45 mesures proposées par l'Etat ?

Vous trouverez de plus amples informations sur ce débat public sur le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public, notamment le dossier de l'Etat, les synthèses et verbatim des réunions publiques, un forum, les cahiers d'acteurs et les contributions versées au débat :

www.debatpublic-transports-vral.org

POUR MIEUX COMPRENDRE

- Pour une politique soutenable des transports

D. Dron et M. Cohen de Lara - La Documentation Française - Février 2000

- Transports et changements climatiques : un carrefour à haut risque - RAC-F - Avril 2004

- Impacts énergétiques et environnementaux des transports - Programme PREDIT - RAC-F - Décembre 2005

FAITES-NOUS CONNAÎTRE !

Ne jetez pas vos anciens numéros après les avoir lus. Une bonne solution consiste à les déposer dans la salle d'attente de votre médecin, avec son accord naturellement, ou tout autre lieu recevant du public.

Et si l'on parlait beauté ? Adhérent SEPANSO Landes

Nous avons été attristés, surtout au cours des dernières années, par la destruction apparemment anarchique des paysages dans le département des Landes.

Nous assistons à la prolifération alarmante d'abris, de granges, mais surtout de hangars énormes pour la production de volailles. Certaines de ces constructions disgracieuses dignes d'une zone industrielle peuvent avoir 100 mètres de long ! Nous avons l'impression de voir apparaître de nouvelles structures presque chaque semaine. Ainsi, autour d'un village assez typique de Chalosse, une trentaine de hangars sont apparus au cours des deux ou trois dernières années, dans un cadre campagnard jusqu'alors préservé, apparemment sans qu'aucune autorité de contrôle n'y trouve à redire. L'impact visuel est écœurant, d'autant plus que, à proximité des bâtisses, on voit se développer des tas d'ordures comme on en trouve aussi parfois en bordure de certains champs ou à l'orée de quelques bois. Ces bâtiments sordides ne peuvent pas et ne risquent pas de faire oublier les conditions sinistres dans lesquelles des multitudes d'animaux sont élevés.

Quel économiste peut justifier ce cadre et ces méthodes productivistes dont les conséquences ne peuvent qu'être sujettes à controverses ? Nous attirons donc l'attention sur ce qui semble une destruction irréfléchie et sauvage de notre belle région de France, en espérant influencer un maximum de personnes pour qu'elles remettent en question les motivations et les intentions de leurs promoteurs.

De la même manière, nous voyons évoluer l'architecture et l'aspect extérieur des habitations humaines dans les bourgs et dans les campagnes. Quelques reportages dans les médias ont heureusement fait état d'une inquiétude croissante dans la population, du moins dans certains cercles, au sujet des constructions dont l'allure exotique contraste singulièrement avec l'habitat existant. Mais la dégradation continue ! Certainement en Chalosse (et en France en général), il semble trop facile de bâtir n'importe où et dans n'importe quel style. Dans notre région, les constructions sont couramment des maisons sans étages, presque identiques, dépourvues de caractère local. Très rares sont les efforts pour maintenir ou améliorer les formes traditionnelles landaises. Certains organismes (CAUE) ou associations (Maisons Paysannes de France) apportent aide et conseil à ceux auxquels les pré-

occupations esthétiques ne sont pas étrangères. Leurs idéaux bien utiles dans le passé semblent avoir été abandonnés. Dommage, car nous avons un besoin urgent de leur renaissance !

Globalement, sur le thème de l'habitat, on peut dire que pour une cause difficile à caractériser (manque de goût ? absence de jugement ? autre ?) on détruit ou dégrade gravement la cohésion et le charme de trop de villages de la Chalosse, avec des programmes de logements ou de lotissements mal assortis à ce qui existe. Les réaménagements et la "modernisation" des voiries, souvent mal conçus (pavés, éclairages, panneaux...) n'arrangent pas les choses !

Pour conclure, écoutons l'époux étranger d'une Landaise : "Evidemment, l'aspect économique joue un rôle majeur, mais aussi le philistinisme, le manque de goût, l'indifférence à l'aspect des choses, ainsi qu'un besoin et une recherche rapide de solutions faciles. Venant d'un pays plus petit où de pareilles attitudes ont souvent endommagé affreusement l'environnement rural et urbain depuis la guerre, j'ai l'impression qu'à part avoir succombé aux exigences des forces du marché, de la croissance, de la rentabilité, de la modernité et tout le reste, les Français ne réalisent pas qu'ils sont privilégiés en raison de la taille de leur pays. Il y a toujours de l'espace ! La licence affreuse de ces zones commerciales aux abords des villes s'étendant partout à une vitesse souvent stupéfiante, comme une maladie contagieuse, montre à l'évidence que les Français continuent à regarder l'espace comme infiniment disponible pour son exploitation à gogo. Toutefois, ils ont besoin de réaliser que la beauté et les atouts de ce pays sont limités ; ceux-ci peuvent être trop facilement et rapidement détruits." ■



Santé et environnement

Erick STONESTREET,
SEPANSO Gironde

L'AFSSET nous informe... Un dossier à découvrir.

L'Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail est un établissement public ayant pour mission d'évaluer les risques et de contribuer à assurer la sécurité sanitaire dans le domaine de l'environnement et du travail.

La SEPANSO a reçu de cet organisme un épais dossier présentant un panorama général des risques pour la santé humaine ayant une origine environnementale, qu'il s'agisse de l'environnement naturel, domestique ou professionnel. Toute personne intéressée par ces questions peut le consulter sur le site www.santé-environnement.fr.



Dans un premier temps, évoquons ici même quelques exemples des problématiques exposées.

La santé environnementale

Ce concept (il est vrai un peu flou) de "santé environnementale" s'analyse comme une sorte de bien-être personnel, directement influencé par divers facteurs interdépendants : les facteurs individuels (l'hérédité, les atteintes de l'âge, les maladies...), les facteurs sociaux économiques, les facteurs environnementaux, cette dernière composante apparaissant sous la forme d'un dosage très variable entre nos milieux de vie et certains paramètres "ambiants" tels que les risques d'accidents sur la route, le stress lié aux risques de guerre, à la criminalité, etc...

L'évaluation quantitative des risques liés à l'environnement

Cette discipline s'attache à estimer les effets sur la santé résultant de l'exposition d'une population à une substance, un agent ou une situation dangereuse. Elle fait appel à diverses méthodes scientifiques telles que l'épidémiologie, la toxicologie, ainsi que la modélisation, sous forme mathématique, d'un événement possible, de nature physique, biologique ou chimique, événement comportant des risques. La modélisation aboutit à un résultat, une "prédiction", la plus proche possible de la réalité, mais dont la

valeur intrinsèque dépend de choix, d'hypothèses, de calculs.

La réduction des inégalités sociales de santé et le concept de "justice environnementale"

En août 2004, la loi de santé publique inscrivait, parmi ses nombreux objectifs, celui de réduire les inégalités sociales de santé, particulièrement celles liées à une composante environnementale. A titre d'exemple, on constate une répartition géographique de la santé faisant apparaître des zones privilégiées à l'intérieur même de l'hexagone (parmi lesquelles le Sud-Ouest !). Il est patent qu'une meilleure connaissance des déterminants économiques, sociaux et culturels de telles disparités fait encore en partie défaut mais permettrait à terme d'engager des politiques et des actions de prévention. Malheureusement, l'influence des expositions environnementales sur les inégalités de santé demeure en France un terrain d'étude encore vierge... On peut cependant se poser une question. Avons-nous vraiment besoin de longues recherches pour partir, par exemple, du constat suivant : la pollution industrielle se cumule à d'autres inégalités environnementales et sociales, concentrées dans les mêmes zones défavorisées ?

On le voit bien : ces problématiques relèvent d'une méthodologie pluridisciplinaire, mais ce n'est pas vraiment nouveau... "Pour approfondir la médecine, il faut considérer d'abord les saisons, connaître la qualité des eaux, des vents, étudier les divers états du sol et le genre de vie des habitants" pensait Hippocrate, il y a quelques 24 siècles... ■

Sans prétendre à l'exhaustivité, ce document (présenté sous forme de fiches) aborde successivement et de manière approfondie quatre grands dossiers :

- les problématiques environnementales,
- quelques exemples caractéristiques de pathologies d'origine environnementale,
- une étude des principaux agents responsables de ces pathologies,
- les grandes préoccupations de notre temps : les pollutions urbaines, la qualité des eaux, les dérèglements climatiques, etc...

L'intérêt évident d'une telle source d'informations nous incite à vous en présenter au moins quelques facettes, tout au long des prochains numéros de Sud-Ouest Nature.

Texte et photos :

Christophe LE NOC,
Conservateur de la Réserve
Naturelle du Banc d'Arguin

Banc d'Arguin

Opération nettoyage

C'est sous un ciel pluvieux que pour la deuxième année d'affilée une journée de nettoyage de la Réserve Naturelle du Banc d'Arguin a été organisée en collaboration avec la municipalité de La-Teste-de-Buch, l'Union des Bateliers Arcachonnais et la profession ostréicole. Armés de sacs poubelle, la cinquantaine de courageux issus d'associations testerines a relevé ses manches pour "nettoyer au Karsher" le Banc d'Arguin. En une matinée, la récolte fut menée à son terme. L'apéritif offert par la Réserve et les repas fournis par la mairie ont été fortement appréciés par les organismes transis de froid.

Rappel

Durée de vie des déchets dans la nature

Mouchoir en papier : 3 mois
Filtre de cigarette : 2 ans
Chewing-gum : 5 ans
Canette : 200 ans
Boîte de conserve : 200 à 500 ans
Sac en plastique : 450 ans
Bouteille en plastique : 500 ans
Polystyrène : 1000 ans
Bouteille de verre : 4000 ans

Journée mondiale de l'océan

Sur les cinq continents, des manifestations ont été organisées au mois de juin pour sensibiliser les citoyens du monde à la protection des océans et de leurs ressources. C'est dans ce cadre que, le 10 juin, une manifestation s'est déroulée à Arcachon. Le grand public a pu participer à des conférences et à des débats. La SEPANSO bénéficiait d'un stand (photo ci-contre) où l'exposition de

la Réserve Naturelle a connu un franc succès, tout comme la position de la SEPANSO sur le Grand Contournement de Bordeaux. Un des points d'orgue de la journée fut le nettoyage des fonds marins du front de mer d'Arcachon par des "éco-plongeurs" du club de plongée arcachonnais.

Elles nous ont fait peur

C'est avec une quinzaine de jours de retard sur le planning que les Sternes caugek sont arrivées au rendez-vous que nous leur avions fixé comme chaque année depuis plus de trente ans. L'effectif fort de 3200 couples, en légère augmentation par rapport à l'année dernière, s'est installé sur son site habituel de nidification où elles ont eu la mauvaise surprise de rencontrer un Faucon pèlerin. Pendant plusieurs jours, il a effectué avec succès des attaques répétées sur des adultes. Nullement intimidé et perturbé par le tapage qu'il provoquait, l'oiseau restait manger tranquillement sa proie au milieu des nids sous le brouhaha provo-

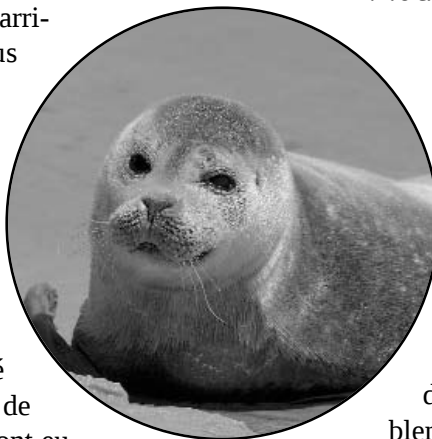
qué par les cris des sternes qui tournoyaient sans fin au-dessus de sa tête. Heureusement, il a fini de lui-même par désertier le Banc d'Arguin. En Bretagne, sur un îlot de la baie de Morlaix, la même chose s'est produite cette année. Mais nos collègues bretons ont eu moins de chance que nous : ils ont vu les sternes désertier l'îlot en partie à cause du dérangement occasionné par ce prédateur.

Nouvelles du phoque

Le phoque veau marin qui avait élu domicile au mois de mars sur la Réserve est toujours là. Son observation à une distance rapprochée a permis de voir qu'il était bagué. Il proviendrait de Hollande. Il est visiblement en bonne santé

puisque l'on a pu l'observer à plusieurs reprises pêcher du poisson ou des seiches. Reste à savoir si la surfréquentation touristique estivale qui approche à grands pas ne va pas le conduire à quitter prématurément la Réserve. Pendant un moment, un autre phoque est venu lui tenir compagnie.

Mais il s'agissait cette fois d'un phoque gris. L'animal, visiblement affaibli, a été capturé en collaboration avec l'Office National de la Chasse et de la Faune Sauvage et conduit à Biarritz pour y être soigné. Malheureusement il est mort peu de temps après son arrivée dans le Pays Basque. Les premières observations ont permis de noter qu'il lui manquait beaucoup de dents ce qui laisse supposer de prime abord qu'il serait mort de vieillesse. ■



Marais de Bruges

Observation de la Thécla de l'orme

Texte et photo :

Sébastien LABATUT,
Garde-animateur de la Réserve
Naturelle des marais de Bruges

A lors que nous prospections, le 8 juin 2006, sur la Réserve, je remarquai un petit papillon qui butinait sur une inflorescence de Yèble à feuilles de sureau. Bien que cette observation n'ait duré que quelques secondes, Gaétan Galman et moi-même avons été frappés par le "W" blanc du revers de l'aile postérieure qui était particulièrement net et qui me fit penser à la Thécla de l'orme. Avant que nous ayons pu observer tous les critères pour l'identifier avec certitude, elle s'envola. Sur la Réserve Naturelle des marais de Bruges, une autre espèce de Thécla est présente : la Thécla du prunier, espèce assez proche dont certains individus peuvent également avoir un "W" blanc, bien que moins net, sur le revers des ailes antérieures.

Très intrigué par cette observation, je demandai à Gaétan de bien vouloir secouer des jeunes Ormes (d'environ cinq mètres de haut) distants d'une cinquantaine de mètres du site où nous avions vu ce papillon. Alors qu'il secouait ces arbres, une Thécla, puis une seconde en décollèrent et se reposèrent à leur cime quelques secondes plus tard. Cependant ces observations furtives ne nous ont pas permis de confirmer l'identité de ces papillons et ce malgré nos jumelles.

Je décidai donc de revenir à la maison de la Réserve pour y prendre un filet à papillons afin de statuer sur l'identité de ces Théclas. A notre retour sur le site, nous avons pu de nouveau observer un individu qui butinait sur les mêmes inflorescences de Yèble à



feuilles de sureau. Sa capture nous permit de l'identifier : il s'agissait bien de la Thécla de l'orme. Le 12 juin, un autre individu de cette espèce a été observé sur le même secteur de la Réserve.

La Thécla de l'orme était connue en Gironde (Grelier, 1989) mais elle est notée "taxon non revu ou présence non confirmée après 1980" en Gironde (Lafranchis, 2000). De plus, elle est signalée en France "localisée et rare, en net déclin dans de nombreuses ré-

gions" ainsi que "absent ou taxon non revu ou présence non confirmée après 1980" dans tous les départements limitrophes de la Gironde (Lafranchis, 2000). Ce même auteur cite cette espèce sur les vieux Ormes et impute sa disparition de nombreux départements français à la raréfaction de ces vieux arbres due à la graphiose. L'observation relatée ici semblerait indiquer que la Thécla de l'orme peut également se développer sur de jeunes Ormes. En effet aucun vieil Orme n'est présent sur la Réserve. ■

Références bibliographiques

- Grelier (Y.), 1989 - Contribution à la liste des Macrolépidoptères de Gironde. - Bull. Soc. Lin. Bordeaux, 17 (2) : 135 p.
- Lafranchis (T.), 2000 - Les papillons de jour de France, Belgique et Luxembourg et leurs chenilles. - Biotope : 448 p.

Guy MAIGRE, Administrateur
de la Fédération SEPANSO
et Pascal GRISSER, Chargé de
mission de la Réserve Naturelle
de l'étang de Cousseau

Etang de Cousseau

L'époque du renouveau



Photo : Pascal GRISSER

Sur le deuxième trimestre 2006, la surveillance quotidienne n'a pas trop posé de problèmes, seulement peut-on dire... une nouvelle fois, la destruction de la clôture en fil de fer barbelé, sur le garde-feu sud par des véhicules 4 x 4 accédant à l'une des chasses privées voisines.

Une vache, qui n'a pas suivi les autres lors de leur passage au marais à cause d'une expérience malheureuse antérieure qui l'a marquée, a cherché plusieurs fois à reprendre l'ancien parcours. Mais les portails étant maintenus fermés par les propriétaires, elle s'est retrouvée sur la route du Moutchic et a fait plusieurs allers-retours avec la forêt de Cousseau avant d'être capturée et amenée en bétailière au marais. Cela a occasionné "quelques" heures de recherche, de surveillance et pas mal d'inquiétude.

La gestion de l'eau sur la Réserve

Nettoyage régulier des grilles des écluses pour éliminer par effet de rétention les boutures de Lagarosiphon et de Jussie, plantes envahissantes de nos milieux aquatiques.

La circulation de l'eau et le maintien des niveaux au printemps grâce aux pluies de fin d'hiver font que, partout dans la lande et le marais, on peut obs-

server de jeunes brochetons ; la reproduction a pu être assurée malgré l'hiver sec. Une nouvelle espèce de libellule le 24 mai : un mâle de *Enallagma cyathigerum*.

La chaleur et le vent de juin font rapidement s'évaporer les nappes d'eau du marais, mais les Vanneaux trouvent encore des dépressions où alimenter leurs jeunes.

Les vaches marines sont revenues (sauf une !) au marais à la mi-juin, effectuant seules leur transhumance comme depuis plusieurs années.

La faune et la flore du Cousseau ce printemps

Mois d'avril frais avec quelques épisodes pluvieux, mais dans l'ensemble plutôt sec. Dans la forêt et le marais, quelques traces de cerfs et de biches sont vues régulièrement. Le 3 avril, première observation du Rossignol. Le 9, quatre Hérons pourprés en vol, le 23 réinstallation de deux couples avec des parades sur les nids. Dans le courant du mois, on peut citer quelques oiseaux inhabituels, tels que 22 Spatules sur le marais (cette espèce, communément vue en survol, se pose rarement sur Cousseau), une Bécassine sourde dans la lande, des Merles à plastron et un mâle de Gorge-bleue chanteur. La première quinzaine, sont présents de nombreux limicoles, canards et ardéidés - Aigrette garzette et Grande Aigrette. Le 24, entre autres, un Lorient.

En ce qui concerne le mois de mai, il se distingue par un temps variable, un peu de pluie et un vent de secteur nord, froid. Parade d'un couple de Bécassines des marais dans la lande le 1^{er} mai puis plusieurs observations de parades et de chants les semaines suivantes. La nidification de cet oiseau est devenue

rarissime en Gironde. Le 3, un couple de Sarcelles d'été, le 5 naissance des Hérons cendrés. Les premières Pies-grièches écorcheurs sont vues le 14. Le 28, deux familles de Vanneaux avec au moins six jeunes volants, comportement territorial d'un Chevalier gambette et deux couples de Petits Gravelots nicheront dans le marais.

La première moitié de juin est ensoleillée et chaude, la seconde plus perturbée, pluvio-orageuse. Un déblocage météorologique permet d'observer une reprise importante de la migration pré-nuptiale fin mai début juin, avec notamment le 31 mai le stationnement au marais de plus de 60 Gambettes, 32 Barges à queue noire, 5 Grands Gravelots, 1 Bécasseau minute, 2 Guifettes moustac... ou encore le 6 juin : 13 Echasses, 1 Guifette moustac, 5 Grands Gravelots, 20 Gambettes, 1 Grèbe huppé à l'étang, alors que les premiers migrateurs postnuptiaux sont notés le même jour : 4 Mouettes rieuses et 1 Chevalier cul-blanc. De même, des passereaux attardés sont notés : 2 Gros becs en forêt le 4 juin, Chardonnerets au marais. Quatre couples de Hérons cendrés ont niché. Pour les Hérons pourprés, au moins deux nids de 4 et 5 jeunes sont visibles début juin et des non nicheurs fréquentent aussi le marais (8 le 6), de même que de 1 à 3 Grandes Aigrettes.

L'Ecrevisse américaine est en pleine explosion à Cousseau cette année bien qu'elle soit largement consommée par ces oiseaux ainsi que par le Milan noir, la Loutre, le Putois et même le Sanglier. Elle fauconne les Eléocharis et aussi la Thorella, de nombreux débris végétaux flottant à la surface de l'eau.

Un nouveau Carex est découvert au marais : 4 touffes de *Carex ovalis* (= *leporina*). Par contre, aucun pied de Linagrette cette année. ■

Etang de la Mazière

Des corolles en danger...

Alain DAL MOLIN,
Responsable de la gestion
de la Réserve Naturelle
de l'étang de la Mazière

Initiée conjointement par la SEPANSO Lot-et-Garonne et la Réserve Naturelle Nationale de l'étang de la Mazière, l'opération "Corolles en danger" apparaît, cinq ans plus tard, comme particulièrement exemplaire en matière de promotion du "patrimoine vivant". C'est en effet en juin 2006 que s'est achevé, en même temps que la convention NSEJ qui lui avait permis d'exister, un projet original tant par la problématique développée que par les modalités de sa concrétisation. Désormais, le département de Lot-et-Garonne va disposer d'un outil tout à fait performant en matière de gestion d'espèces de plantes dites "anthrophiles" au premier rang desquelles figurent bien sûr la Tulipe agenaise (*Tulipa agenensis*) encore appelée "Oeil de soleil".

Des milliers de stations recensées

Grâce au travail de Marie Degeilh, chargée de mission au sein de la Réserve Naturelle, une cartographie très précise des stations de tulipes (Tulipe agenaise, précoce, sylvestre), jacinthes (romaine, d'Orient), jonquilles (Petite Jonquille, Jonquille double), perce-neiges ou Cyclamens de Naples a pu être réalisée, couplée à une

banque de données mêlant aspects fonciers, intérêt botanique, patrimonial, paramètres d'évolution mais aussi photographies et superficie permettant de pouvoir accéder à des éléments pertinents en terme de comparaison au sein de l'espace temps.

ces cinq années par la réalisation de parcours de découvertes botaniques (pédestres ou motorisés, communaux ou cantonaux), la mise en place de panneaux d'information normalisés sur les stations à haute valeur patrimoniale comme la maîtrise foncière

de ces mêmes parcelles lorsque le propriétaire le désire, par mobilisation de la TDENS. Ce ne sera pas le plus facile d'autant qu'en matière de difficultés, acquisition rime avec gestion.

La sauvegarde d'un patrimoine botanique tout à fait remarquable se révèle chaque jour davantage d'une brûlante actualité : ici une parcelle de maïs

vient se substituer à une vigne vénérable aux rangs couverts de Tulipes agenaises, là c'est une prairie humide que l'on massacre au profit d'une plantation de peupliers (et dans un site Natura 2000) en oubliant la station de Renoncules à feuilles d'Ophioglosse, la seule connue en Lot-et-Garonne, espèce pourtant protégée au niveau national, "ailleurs" ce sont des places entières de Muguet des bois (espèce protégée depuis 2002) qui se retrouvent saccagées, "tradition" du 1er mai oblige ! Un remarquable outil de gestion du "patrimoine vivant" a été réalisé, servira-t-il à faciliter la transmission de ce legs aux générations futures ? Peut-être mais rien n'est moins sûr. ■



Tulipes agenaises et ceriseraie à Port-Sainte-Marie

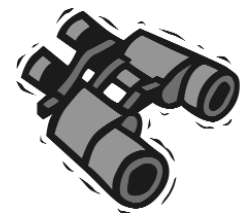
Photo : Marie DEGEILH

Grâce au SIG (Système d'Informations Géoréférencées) et au programme Access qui lui est associé, toutes les recherches sont désormais permises (par entités administratives, espèces ou bien valeur patrimoniale ou foncière). Un travail mené à bien grâce à l'aide de Gilles Marcoux, Vice-Président de la SEPANSO Lot-et-Garonne et botaniste émérite, mais aussi du Conseil Général de Lot-et-Garonne à travers une convention pluriannuelle de type quinquennal.

Et maintenant ?

Il reste désormais à concrétiser le travail mené avec application durant

Sorties nature



En juillet et août, des guides naturalistes bénévoles vous accueillent tous les jours à Cousseau et Arguin. Et c'est gratuit !

■ Réserve Naturelle du Banc d'Arguin

Durant tout l'été, des ateliers nature, animés par des guides bénévoles, sont proposés pour informer sur l'impact des déchets, initier à la reconnaissance des traces et indices, expliquer la formation du paysage...

Une exposition (refaite en 2005), d'entrée libre, présente la faune et la flore de la Réserve.

Sur la Réserve, les chiens ne peuvent être débarqués car c'est un lieu de nidification et d'hivernage pour de nombreux oiseaux qui nichent au sol et qui sont donc très vulnérables. Un oiseau paniqué va laisser sans surveillance son nid et le poussin peut alors être la proie de prédateurs, se déshydrater au soleil ou recevoir des coups de bec des autres oiseaux.

Ne vous dirigez pas vers un groupe d'oiseaux au sol.

Veillez à changer de direction lorsqu'un oiseau pousse des cris rapprochés, ce sont souvent des cris d'alerte qui indiquent que le nid ou les poussins ne sont pas loin.

■ Réserve Naturelle de l'étang de Cousseau

Comme sur le Banc d'Arguin, durant tout l'été, des ateliers nature, animés par des guides bénévoles, sont proposés pour informer sur l'impact des déchets, initier à la reconnaissance des traces et indices, expliquer la formation du paysage...

Des parcs à vélos sont à votre disposition aux deux entrées, n'oubliez pas votre antivol !

De bonnes chaussures sont fortement recommandées car il y a au minimum six kilomètres de marche, ainsi qu'une lotion anti-moustiques et une casquette.

Les chiens doivent être tenus en laisse dans la Réserve.

ET AUSSI...

Découverte de la Réserve Naturelle de l'étang de Cousseau

Renseignements et réservations auprès des Offices de tourisme de Lacanau (05.56.03.21.01) et de Carcans (05.56.03.34.94)

Tous les jours en juillet et août, de 9 H 30 à 12 H 30

Gratuit

Conventionné par le Conseil
Général de la Gironde



La colonne des internautes

Par Françoise COULOUDOU

Y a-t-il des OGM dans nos assiettes ? Pour rassurer les "peureux", nous vous invitons à visiter le site Détectives OGM conçu par Greenpeace :

<http://www.greenpeace.fr/detectivesOGM/index.php3>



Huit rubriques s'offrent à vous, toutes plus passionnantes les unes que les autres : après information (OGM : le dossier), vous pouvez devenir détective grâce au Manuel du détective, passer de l'état du consommateur ignorant à celui de consommateur averti et actif grâce au kit militant sous la rubrique Agir maintenant.

Comment les reconnaître ? Depuis avril 2004, l'étiquetage est obligatoire dès lors que l'aliment ou la préparation contient plus de 0,9 % d'OGM mais cela peut être écrit en petit, la taille de cette mention n'étant pas définie. Pour les maniaques, s'ils veulent savoir ce que contient une pizza olives-jambon-additifs, ils trouveront des renseignements sur :

www.ogm-debats.fr/pdf/Guidepratique.pdf

Document assez copieux (12 pages) : la pizza est décortiquée à partir de la page 8 !

Après cette "dégustation" et si vous voulez voir plus loin que votre assiette, découvrez Inf'OGM, veille citoyenne sur les OGM, à laquelle participent vos associations préférées comme France Nature Environnement, la Confédération paysanne, le Mouvement pour le droit et le respect des générations futures, etc...

<http://www.infogm.org/>

Inf'OGM vous informe sur tout ce qui se passe dans le monde et les effets des cultures OGM : les Dossiers sont très instructifs ainsi que la Foire aux questions. Inf'OGM édite un bulletin mensuel devenu payant mais il est possible de s'abonner gratuitement et judicieusement à la Newsletter que vous recevrez chaque semaine en vous inscrivant ici :

<http://www.infogm.org/inscription-listes.php3>

La **SEPANSO** agit dans toute l'Aquitaine, et éventuellement dans les départements voisins, dans le but de sauvegarder la faune et la flore naturelles, en même temps que le milieu dont elles dépendent et d'oeuvrer en faveur de la protection des sites et du cadre de vie.

SECRÉTARIAT - PERMANENCE

1-3 rue de Tausia - 33800 BORDEAUX - Tél. 05.56.91.33.65 - Fax. 05.56.91.85.75

Adresse électronique : sepanso.fed@wanadoo.fr

Visitez notre site Internet : <http://assoc.orange.fr/federation.sepanso/>

Reconnue d'utilité publique, affiliée au niveau national à la Fédération française des sociétés de protection de la nature, France Nature Environnement, la SEPANSO est une fédération régionale regroupant des associations départementales et spécialisées :

SEPANSO PAYS BASQUE	Hôtel de la Mairie - BP 21 - 64990 SAINT-PIERRE-D'IRUBE
SEPANSO BÉARN	Maison de la Nature et de l'Environnement Domaine de Sers - 64000 PAU Tél. 05.59.84.14.70 - Fax. 05.59.32.16.74 Adresse électronique : sepansobearn@wanadoo.fr
SEPANSO DORDOGNE	13 place Barbacane - 24100 BERGERAC Tél-Fax. 05.53.73.12.71 Adresse électronique : sepansodordogne@wanadoo.fr
SEPANSO GIRONDE	1 rue de Tausia - 33800 BORDEAUX Tél. 05.56.91.33.65 - Fax. 05.56.91.85.75
SEPANSO LANDES	Chez Monsieur Georges CINGAL 1581 route de Cazordite - 40300 CAGNOTTE Tél. 05.58.73.68.11 - Fax. 05.58.73.14.53 Adresse électronique : georges.cingal@wanadoo.fr
SEPANSO LOT-ET-GARONNE	Chez Madame Nicole DUPOUY - Jean Blanc - 47220 FALS Tél-Fax. 05.53.67.14.11
AQUITAINE ALTERNATIVES	Maison de la nature et de l'environnement 3 rue de Tausia - 33800 BORDEAUX Tél-Fax. 05.56.91.81.95 Adresse électronique : dnicolas@galilee.fr
CREAQ Centre Régional d'Ecoénergétique d'Aquitaine	Maison de la nature et de l'environnement 3 rue de Tausia - 33800 BORDEAUX Tél-Fax. 05.57.95.97.04 Adresse électronique : creaq@wanadoo.fr
LPO AQUITAINE Ligue pour la Protection des Oiseaux	109 quai Wilson - 33130 BÈGLES Tél. 05.56.91.33.81 - Fax. 05.56.91.33.13 Adresse électronique : aquitaine@lpo.fr

Tarifs d'abonnement 2006

à Sud-Ouest Nature (4 numéros par an)

- | | |
|---|------|
| ☐ Adhérents d'une association de la Fédération SEPANSO | 15 € |
| ☐ Non adhérents | 19 € |

Directeur de la publication Sud-Ouest Nature : Pierre Davant
Comité de lecture et de rédaction : P. Barbedienne - F. Couloudou - P. Delacroix - D. Delestre - C. Gouanelle - E. Stonestreet
Mise en page : K. Eysner

en Aquitaine

