

S.E.P.A.N.S.O. LANDES

Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest
Association du département des Landes
Siège social : 1581 route de Cazordite - 40300 Cagnotte

Cagnotte, le 11 mai 2006

Monsieur Yvon Foucaud, Président de la Commission d'Enquête concernant l'utilité publique des travaux de construction de l'autoroute Langon/Pau
Monsieur Robert Candebat,
Monsieur Joseph Frelando
M. François Mazuyer
M. Philippe Corrège
M. Michel Dabadie

La SEPANSO LANDES tient en premier lieu à remercier Monsieur le Président et les membres de la Commission d'Enquête pour l'accueil qui a été réservé à ses membres. La SEPANSO Landes a apprécié également que la durée de l'enquête n'ait pas été limitée à 4 semaines, car cela aura ainsi permis à davantage de citoyens de s'exprimer au cours de celle-ci.

La SEPANSO LANDES tient toutefois à rappeler qu'elle conteste la présente enquête et qu'elle a formé un recours aux fins d'annulation de l'arrêté interpréfectoral du 27 février 2006. Un courriel adressé à Monsieur le Président lui a permis de prendre connaissance de notre recours.

La SEPANSO LANDES rappelle qu'elle n'est pas fondamentalement opposée à des aménagements. Son nom l'indique clairement : Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest . Encore convient-il de justifier le parti pris d'aménagement !!!

Le projet, esquissé depuis longtemps, avait dès 1995 négligé de prendre en compte les données cinquantenaires de l'économie. Or plus le temps passe, plus les coûts des carburants augmentent et plus les incidences des pollutions des transports routiers sur le climat incitent à une remise à plat de la politique des transports. Pourtant le projet présenté est totalement déconnecté des autres projets qui se développent (ou qui devraient se développer) dans notre région et notre pays !!!

1° - Energie : le problème majeur est celui des poids lourds, comme nous pouvons le voir beaucoup plus nettement sur le projet de mise en 3 fois 2 voies sur l'itinéraire direct Bordeaux-Bayonne. La SEPANSO LANDES n'a pas manqué de faire observer à la Direction Régionale de l'Equipement, au Ministère des Transports et aux responsables politiques aquitains qu'il est inéquitable de favoriser le transport routier alors que celui-ci est en moyenne 2 à 3 fois moins efficace que le transport ferroviaire, et encore moins efficace que le cabotage.

La mise en service de l'autoroute est prévue pour 2011 : Combien coûtera le litre de carburant à cette date ? Aucune projection n'est faite alors qu'elle serait indispensable pour modéliser le trafic sur cet axe. Un certain nombre de scénarios français et étrangers convergent. Pourquoi

aucune réflexion n'apparaît à ce sujet alors qu'elle devrait être à la base de la justification primordiale du projet ? La SEPANSO LANDES considère donc que l'étude est insuffisante et qu'il n'est pas possible sur les bases fournies de déclarer le projet d'utilité publique.

2° - Climat : ce problème, qui suppose un effort à tous les niveaux, devrait normalement inviter les pouvoirs publics et les responsables politiques d'une part à inciter les citoyens à participer à l'effort général en faveur de notre environnement, et d'autre part à choisir des investissements qui n'accroissent pas des problèmes aujourd'hui reconnus. La SEPANSO LANDES estime que ce projet va complètement à l'encontre des intérêts régionaux : ne pourrait-on pas investir plus judicieusement pour l'Aquitaine ? Le cas échéant, nous pouvons fournir des idées.

Or la SEPANSO LANDES constate qu'on envisage de déclarer d'utilité publique une autoroute alors que les chiffres de la circulation ne justifient aucunement des investissements lourds pour une telle infrastructure. Nous avons assisté à une véritable manipulation pour concéder la construction et la gestion d'une autoroute (page 25 - I.5) : on parle d'une voie rapide sécurisée et on aboutit à un projet d'autoroute concédée.

- *"Compte tenu du consensus local, le ministre ... définit 2 bandes de 300 mètres (07/01/2002) »* page 127.

- Pourtant dans un courrier adressé aux maires de BOSQTENS, GAILLERES et POUYDESSEAUX, le préfet des Landes écrivait : « ... Pour ce qui concerne les sections J et K qui vous préoccupent, la consultation n'a cependant pas fait apparaître un consensus pour l'une ou l'autre bande ... le CETE a en conséquence dressé un bilan sur la base, d'une part, des différents avis émis par les communes et des contraintes techniques d'autre part.... »

- La SEPANSO LANDES constate que la DRE et le CETE ont une définition originale de ce qu'est un consensus (consensus facile si l'on refuse d'écouter les opposants !). Faut-il rappeler la différence entre majorité et consensus ?! Nous voulons bien admettre que la majorité écrase une minorité, mais nous ne tolérerons pas que l'on dise que le projet a été accepté de manière consensuelle par la SEPANSO LANDES. Nous rappelons une Nième fois que nous considérons que l'option « tracé neuf » ne s'inscrit pas dans une perspective de développement durable : les partisans de l'autoroute concédée sacrifient le patrimoine naturel au détriment des générations futures. Ils sacrifient des espaces parfois remarquables, mais vont consommer des ressources non renouvelables (sables, graves, revêtements, ciment ...)

La question de la sécurité mise en avant à l'origine du projet est indiscutablement importante. La SEPANSO LANDES, au vu des données concernant les accidents, considère toujours qu'il convient de créer des sections à 2 fois 2 voies afin de sécuriser les dépassements. C'est la voie qui a été choisie dans d'autres régions : les automobilistes patientent derrière un véhicule lent lorsqu'ils savent qu'ils trouveront dans quelques kilomètres la possibilité de dépasser en toute sécurité.

La SEPANSO LANDES rappelle que la vitesse sur la partie landaise a été évaluée officiellement en 2004 à 99,9 km/h au niveau de Retjons, à 91,4 km/h au niveau des Arbouts et à 93 km/h au sud d'Aire S/Adour. Certains accidents auraient donc certainement pu être évités si la vitesse réglementaire avait été respectée. Avancer la sécurisation de l'axe semble un peu malhonnête. La SEPANSO regrette que cet axe de recherche sur la vitesse n'ait pas été suffisamment exploré. Les responsables administratifs et politiques ont-ils tellement peur des automobilistes ? Pouvons-nous nous permettre de penser que l'autoroute concédée est un nouveau jouet que l'on offre à certains automobilistes ? Revenons-nous à la vieille manière de gouverner : Panem & circences ?

La question du gain de temps, mise en avant aujourd'hui, semble tout à fait dérisoire : l'affichage des gains de temps est ridicule lorsque l'on connaît bien la région ! A quoi sert un

gain de temps de 10 minutes lorsque l'on va devoir patienter dans un bouchon à l'entrée de Mont de Marsan, de Pau ou d'une station de ski ? On peut parfois être bloqué une demi-heure pour aller en ville et parfois beaucoup plus pour accéder à un parking en montagne.

La question de la clientèle n'est pas traitée correctement dans l'étude présentée dans le cadre de l'enquête publique :

- Le faible nombre de véhicules, même en extrapolant des courbes de croissance qui ne tiennent pas compte de l'évolution des prix des carburants, ne justifie pas la construction d'une autoroute. L'autoroute est un investissement à pertes durables !
- L'absence d'analyse sur ces comptages : personne ne s'est intéressé aux trajets réels !!! (S'agit-il de courts trajets locaux, de moyens ou de longs trajets ? LA SEPANSO LANDES DÉNONCE L'INSUFFISANCE CRIANTE DE L'ETUDE D'IMPACT
- Il y a un parti pris manifeste en faveur d' « ... une autoroute concédée (à péage) en tracé neuf » (voir par exemple page 36 - I.5). Cette solution offre la meilleure réponse et enjeux... " (Voir tableau). Les auteurs de l'étude soulignent les avantages de la construction d'une autoroute sans mettre en regard avec la même assiduité des inconvénients !!! (page 39).
- Le 2 mai, le Président de la SEPANSO LANDES a souligné les incroyables incertitudes qui pèsent sur les « diffuseurs » (P. 195). On a sans doute changé la terminologie en remplaçant « échangeur » par « diffuseur », ce dernier terme étant souvent associé à ambiance, pour améliorer l'ambiance de la concertation !!! Mais les citoyens qui habitent ROQUEFORT ou quelques autres communes landaises ne voient pas l'utilité publique d'une infrastructure proche de leur domicile sur laquelle ils ne pourront pas pénétrer.
- Le citoyen lecteur de l'étude assiste à un véritable numéro d'illusionniste !!! (et il paie le prix fort pour un spectacle décevant). Il y a des données sur les populations, mais rien sur les automobilistes. FLOU COMPLET ! Il y a des données sur les actifs travaillant hors de leur commune. Seront-ils concernés ou ennuyés par l'autoroute ? On ne sait pas combien il y aura d'échangeurs ! Beaucoup des gens qui sont recensés comme clients potentiels de l'autoroute n'auront très certainement pas d'accès à celle-ci !!!
- A la page 202, on fait miroiter la taxe professionnelle alors que chacun sait que les exonérations se multiplient ...

Les questions des impacts environnementaux sont traitées négligemment :

- Comment sont calculés des pertes liées à l'effet de serre (moins 0,5 Meuros) ? Manifestement on semble considérer que le béton et la forêt sont équivalents ... Pourtant le stockage de carbone dans les végétaux est une donnée désormais classique à ce sujet.
- On semble ignorer l'existence de la ZNIEFF du Cros (ROQUEFORT-ARUE) : page 46
- On découvre un fuseau (mauve) qui ne correspond à aucun tracé initial proposé. BOSTENS sacrifié (page 55). Il faut dire que les promoteurs du projet ne sont pas gens à s'embarasser avec des contraintes environnementales puisque dès 2001 la casse est annoncée : « *L'aménagement est à vocation régionale, et il est important de ne pas se fourvoyer dans la poursuite des études. Le temps de la concertation est donc nécessaire.* » (C.R. de la réunion de concertation du 15/06.01 à VILLENEUVE DE MARSAN – page 57). L'objectif est de vaincre les résistances une à une : convaincre chaque conseil municipal que la commune peut y trouver son compte.
- On s'étonne à diverses reprises en lisant l'étude d'impact : on y trouve de multiples contradictions ! On fait valoir que le projet permettra de valoriser l'arrière-pays (page 102) alors que l'on fait passer l'un des plus beaux sites de ce département (Neuf Fontaines à BOSTENS par profits et pertes !!! La SEPANSO qui a demandé le classement du site en Natura 2000, s'est vue opposée un refus du Préfet des Landes. Le dossier a donc été transmis à la Commission de l'Union européenne. En effet ce site devait faire partie du site Natura 2000 FR720722 (Réseau hydrographique de la Midouze). Le 29 avril 2006, afin que nul n'ignore l'existence, la SEPANSO a organisé une visite de ce site : les participants ont pu admirer une cistude d'Europe '*Emys orbicularis*' ... Preuve en est que le site mériterait d'être

classé ! L'étude réalisée en février 2002 pour le CETE par BKM et Carex Environnement concernant le site est intéressante ; il est navrant que l'on en tire pas toutes les conséquences !

➤ On fait valoir que la desserte du territoire est un enjeu important du projet alors que celui représente une coupure énorme dans ce territoire et que probablement les habitants de la haute lande n'auront pas accès au territoire.

➤ On va même évoquer le thermalisme alors qu'on sait que le gouvernement actuel veut réduire les aides aux soins thermaux !!! mais on fait comme si l'avenir était gai et prospère !!!

➤ Bien entendu on mentionne les sports d'hiver qui génèrent une circulation spécifique. Pourtant on sait que les stations pyrénéennes ont des difficultés en raison de modifications climatiques et qu'elles ont recours à des artifices comme les canons à neige, ce qui induit des besoins de ressources en eau lesquelles vont à l'encontre de certains besoins anciens (agriculture irriguée, débits des cours d'eau.... Enfin on sait que les problèmes d'accès aux stations ne sont pas résolus, mais on fait comme si Manifestement les auteurs de l'étude d'impact prennent les citoyens susceptibles de lire leur prose pour des nigauds !

Divers adhérents et des sympathisants de la SEPANSO LANDES prient la Commission d'Enquête de croire qu'ils ne sont pas dupes.

➤ Les impacts de l'imperméabilisation des sols sont minimisés (nous avons déjà soulevé cette question lorsque nous avons demandé comment avait été calculé l'impact du projet en matière d'effet de serre, ainsi que sur les problèmes d'eaux de ruissellement). La

SEPANSO rappelle que les autoroutes contribuent à la création de micro-climats (échauffement, blocage des échanges sol-air, modification des échanges eaux-sol...).

D'autre part l'imperméabilisation des sols détruit les stocks de carbone des sols naturels et empêche la fixation du carbone de l'air (photosynthèse aboutissant à la croissance des plantes et surtout des arbres, avec stockage important pour ces derniers). Les sols naturels stockent en moyenne 200 t/ha de CO₂ et peuvent fixer jusqu'à 16 t/ha/an.

Les mesures compensatoires proposées laissent rêveur !

➤ Seulement 2 passages grande faune (page 104) !!! alors qu'on a bien décrit les milieux traversés comme exceptionnels. Manifestement, une autoroute coûte cher, et les promoteurs du projet veulent minimiser les coûts. On voit bien que les ingénieurs n'ont pas tiré les leçons des impacts négatifs des autoroutes réalisées dans le passé.

➤ Les ouvrages hydrauliques qui pourraient servir pour la petite faune sont simplement évoqués, mais pas décrits ; il faut évidemment des passages avec un profil particulier. La compétence ne semble pas au rendez-vous !!! Le génie en matière de travaux publics semble absent.

➤ La question de la préservation de la qualité des eaux semble mériter des dispositifs plus performants pour garantir l'intégrité des nappes.

Les questions financières sont troubles :

➤ Contribution d'équilibre prise en charge à parité entre l'Etat et les collectivités locales (page 126). Mais, on n'a pas d'information sur l'équilibre entre les financements du gestionnaire et les aides !!! Les commissaires enquêteurs rencontrés disent que les opposants n'ont rien compris. Si nous n'avons rien compris, c'est sans aucun doute que le dossier n'est pas clair.

➤ La SEPANSO LANDES rappelle que le projet a été lancé sur la base d'un taux de croissance du PIB de 3% environ. Comment peut-on justifier économiquement le projet autoroutier alors que la croissance est de plus en plus artificielle : l'autoroute ne serait-elle pas un moyen déguisé pour soutenir une croissance de plus en plus anémiée ?

CONCLUSION :

Si le dossier est impressionnant par son volume et son poids, il restera surtout dans nos esprits comme un dossier indigent. Les analyses sont tellement superficielles qu'elles ne permettent pas évidemment de démontrer l'utilité publique du projet. Les auteurs de l'étude se sont vainement (espérons-nous !) efforcés de masquer les intérêts divergents de différents utilisateurs ; inversement ils se sont efforcés de faire croire que tous les aquitains trouveraient un avantage dans cette nouvelle réalisation. En fait ce projet révèle l'inconscience ou l'irresponsabilité de ses partisans. La SEPANSO LANDES dénonce la poursuite de la fuite en avant ... qui aboutira à terme à l'extension de nouvelles friches faute des capacités financières pour maintenir les modes de consommation actuelles. L'autoroute projetée sera à terme une friche comme la voie ferrée de ce secteur ! La SEPANSO LANDES pose donc une ultime question à la Commission d'Enquête : pourquoi les frais de remise en état de l'emprise autoroutière projetée ne sont-ils pas inclus dans le plan de financement ?

La SEPANSO LANDES estime que pour le département des Landes des secteurs de dépassements (mise en 2 fois 2 voies) suffiraient amplement pour assurer une meilleure sécurité des usagers de la route tout en maintenant un niveau d'échanges satisfaisant entre la route et les bourgs environnants.

La SEPANSO LANDES prie donc la Commission d'Enquête d'émettre un avis franchement défavorable au projet.

Pour la SEPANSO LANDES

Georges CINGAL
Président SEPANSO LANDES
Secrétaire Général Fédération SEPANSO
Administrateur France Nature Environnement
Vice-Président Bureau Européen de l'Environnement
1581 route de Cazordite - 40300 CAGNOTTE
Tél: 05 58 73 68 11 - Fax : 05 58 73 14 53
Email : georges.cingal@wanadoo.fr