

Objet : Observations relatives au projet de déviation de la RN21 au droit de la commune d'Adé (65100)

La fondation CLAMOR TERRAE est un fonds de dotation à but non lucratif, luttant contre l'effondrement de la biodiversité et pour la résilience écologique des territoires. Avec une action prioritairement ciblée sur la chaîne des Pyrénées, nous sommes profondément inquiets des impacts écologiques du projet de déviation de la RN 21, au regard de sa réelle plus-value socio-économique.

Synthèse

L'étude d'impact doit permettre d'apprécier les effets directs et indirects du projet ainsi que leurs incidences cumulées. Ce projet consistant à finaliser l'aménagement de la 2x2 voies entre Tarbes et Lourdes par le contournement de la commune d'Adé, est justifié par les nuisances subies par les habitants d'Adé, par un risque de congestion, une volonté de fluidifier et accélérer le trafic et par une volonté plus globale de désenclavement le territoire. Nous contestons le fait que cet aménagement apporte une réponse satisfaisante à ces enjeux.

De plus nous soulignons l'ampleur des destructions d'espèces et d'habitats naturels, pour partie protégés, au regard du faible linéaire routier créé et des faibles bénéfices socio-économiques attendus. Les 5,5 km de linéaire routier, nécessitent la construction de cinq ouvrages d'art et la compensation de dommages à l'environnement à hauteur de 126,22 hectares. Une dérogation à destruction d'espèces protégées est indispensable au projet : nous en contestons le bienfondé. La fragilité du dossier sur ce point est renforcée par des doutes quant à la capacité du porteur de projet à garantir le maintien en bon état de conservation des écosystèmes.

Il en va de même sur la recherche de solutions alternatives : nous demandons des précisions supplémentaires au porteur de projet quant à certaines solutions écartées trop prématurément (transports en commun, routiers ou ferroviaires), voire non explorées (réhabilitation de la RN21 dans son tracé actuel).

Ainsi nous questionnons dans sa globalité la pertinence de la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur du projet.

Nous inscrivons cette contribution dans le prolongement de l'avis émis par le **Conseil National de Protection de la Nature**. Cet **avis défavorable** est motivé par trois raisons :

- **Une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeure insuffisante au regard des impacts ;**
- **Une recherche d'alternatives peu convaincante ;**
- **Des effets résiduels majeurs sur la biodiversité**, en raison de choix de compensation peu effectifs ou non garantis dans le temps.

Ces trois conditions constituent pourtant le fondement d'une dérogation à la destruction d'espèces protégées. Nous soulignons – de la même manière que le CNPN – qu'en l'état, aucune de ces conditions n'est réellement satisfaites, ne permettant pas au projet d'obtenir une dérogation.

Aux arguments avancés par le CNPN, **nous ajoutons ces trois points :**

1. Sur la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM)

La situation des habitants d'Adé pour qui la fréquentation de la route nationale 21 est à l'origine de nuisances réelles (bruit, pollution, trafic...) est une des raisons principalement mobilisées pour justifier la nécessité du projet. Il apparaît que la démographie de la commune est toujours en hausse (0,7% entre 2016 et 2022 d'après l'INSEE) et est aussi bien due au solde naturel (+0,3%) qu'aux entrées et sorties (+0,4%) indiquant une certaine attractivité de la commune. Nous soulignons qu'à ce jour aucune mesure n'a été mise en place pour réduire les désagréments constatés auprès des riverains. De nombreuses solutions auraient pu être imaginées ou testées : passerelles piétons sécurisant les traversées, dispositifs de feu automatique pour piétons ou véhicules, amélioration des revêtements de chaussées pour diminuer les nuisances sonores, etc.

La nécessité de cette déviation est notamment fondée sur l'amélioration de la desserte du futur hôpital de Lanne (argument avancé par le porteur de projet, recommandation 35). En revanche ce même porteur de projet, se refuse à prendre en compte les impacts écologiques cumulés de son projet et de celui de l'hôpital. Une distorsion difficilement justifiable, avec un projet d'hôpital, qui d'un côté s'avère suffisamment avancé pour justifier en partie la création d'une nouvelle infrastructure routière et de l'autre trop incertain pour ne pas considérer ses effets sur les milieux naturels.

La RIIPM se voit aussi justifiée par le temps gagné sur le trajet (3 à 4 minutes) et les effets socio-économiques attendus. Que représentent ces trois minutes par rapport aux dégâts infligés aux écosystèmes et aux moyens publics investis ? Des éléments de réponses, bien imparfaits, sont apportés par la partie 5.1.2.4 consacrée aux effets socio-économiques. La rentabilité du projet et y interrogée, comparant ce que chaque euro investi apporte à la collectivité. Economiquement, les riverains et le gestionnaire de voirie y apparaissent comme déficitaires. L'Etat quant à lui est le second bénéficiaire en importance (principalement du fait de l'augmentation des taxes perçues sur le carburant). Les premiers bénéficiaires (économiques) du projet sont les usagers de la déviation. Cela suscite deux remarques :

- Les riverains habitants Adé seront peu concernés par ces bénéfices, alors que présentés comme la principale motivation du projet ;
- L'avantage économique procuré aux usagers de la déviation ne repose que sur un seul point : le gain de temps (car la déviation faisant parcourir plus de distance et à une vitesse plus élevée, le coût d'usage augmentera). Or on peut douter de la réalité effective de ce gain de temps, dont l'essentiel sera absorbé par les effets de congestion qui seront inévitablement renforcés en sortie de section rapide.

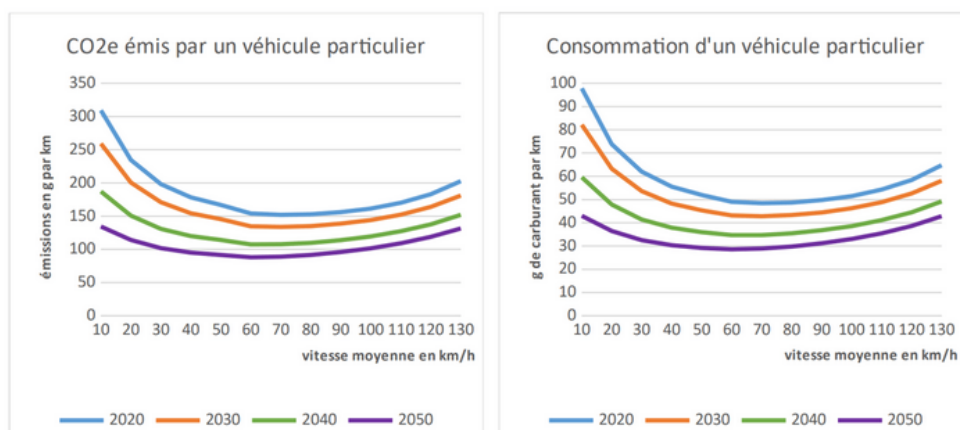
Avec un gain de temps réel diminué, est-il encore possible d'invoquer un intérêt public majeur pour ce projet ?

Par ailleurs le projet est dimensionné sur une estimation de 19600 véhicules/jours (donnée 2022, 5.6.5.3.1 du livre 3). Or la DIRSO avance une moyenne journalière annuelle de 14 872 véhicules en 2022 (relevé à Lannes au PR 30+500, deux sens confondus). Cette question est d'importance car les gains économiques sur lesquels s'appuient en partie la justification de la RIIPM, sont estimés d'après le

temps gagné *par véhicule*. Le relevé de la DIRSO, 25% inférieur aux données avancées par le porteur de projet, fragilise la rentabilité économique de l'aménagement. Une clarification des sources de données mobilisées pour l'estimation de la valeur socio-économique du projet (notamment les flux de véhicules) paraît indispensable.

Dans le même sens, la non prise en compte des effets de congestion en entrée et sortie d'aménagement est très dommageable à son appréciation objective. Le maître d'ouvrage indique en effet dans sa réponse au CNPN, que la congestion ayant lieu au-delà du périmètre du projet, il n'a pas à l'intégrer dans ses estimations. Ce point mériterait des éléments complémentaires d'analyse.

Enfin la baisse des émissions de GES est avancée parmi les bénéfices justifiant la RIIPM. Il n'apparaît pas fondé d'avancer que cet aménagement permettra une quelconque baisse des émissions. Au mieux il produira un effet de report sur la déviation et il semble acquis qu'il se traduise plutôt par une augmentation des émissions, en vertu de la hausse de la vitesse moyenne des véhicules et des émissions considérables liées à la phase de chantier.



Source : CEREMA

2. Sur l'étude des solutions alternatives de moindre impact

La maîtrise d'ouvrage avance que la déviation permettra un potentiel report modal vers les transports collectifs. Or de nombreuses études montrent que les aménagements routiers ne font qu'augmenter le trafic routier (<https://hal.science/hal-04491880v1/document>). Nous pouvons donc raisonnablement douter de cet argument.

L'alternative ferroviaire est à notre sens trop prématurément écartée. Les trajets effectués sur l'axe existant sont en majorité liés à un trafic pendulaire interurbain entre Tarbes et Lourdes. Ainsi 3345 actifs interurbains font le déplacement quotidiennement (d'après l'atlas des déplacements domicile-travail interurbains « De villes en villes », réalisé en 2024). Il s'agit du type de trajet les plus facilement transférables sur des transports en commun. Or Actuellement les transports collectifs ne représentent que 4% de ces trajets. Une réflexion a-t-elle été menée afin de comprendre pourquoi le train ne

constitue pas une alternative privilégiée pour les déplacements pendulaires, alors même qu'il est bien plus rapide que la voiture (14 minutes contre 26 minutes en voiture hors heures de pointe et jusqu'à 40 minutes en période de pointe) ?

Les 20 flux interurbains les plus importants d'Occitanie

Rang régional du flux	Aires d'attraction		Nombre d'actifs interurbains			Caractéristiques		
	A	B	A vers B	B vers A	Total	Poids des transports collectifs (%)	Distance routière moy. (km)	Flux entre communes-centres (%)
Flux avec les aires d'attraction de plus de 700 000 habitants								
1	Montpellier	Nîmes	7 451	9 422	16 873	11	41	15
2	Toulouse	Monsturban	6 212	6 909	13 121	8	38	18
4	Montpellier	Béziers	2 455	2 642	5 097	14	62	21
5	Toulouse	Albi	2 221	2 771	4 992	11	59	15
10	Toulouse	Auch	1 755	1 849	3 604	4	52	9
14	Toulouse	Castres	1 317	1 663	2 980	9	62	18
Flux entre les aires d'attraction de 50 000 à 700 000 habitants								
3	Nîmes	Alès	2 629	3 110	5 739	4	32	17
6	Pau	Tarbes	2 679	2 125	4 804	2	35	13
7	Béziers	Narbonne	1 817	2 335	4 152	3	32	22
9	Nîmes	Avignon	2 156	1 516	3 672	4	40	13
12	Béziers	Agde	1 676	1 717	3 393	3	22	24
16	Narbonne	Carcassonne	1 476	1 371	2 847	6	46	12
19	Nîmes	Aries	1 910	636	2 546	3	38	27
Flux avec les aires d'attraction de moins de 50 000 habitants								
8	Castres	Mazamet	2 807	1 335	4 142	1	17	20
11	Albi	Gaillac	2 056	1 548	3 604	4	21	29
13	Tarbes	Lourdes	1 878	1 467	3 345	4	23	19
15	Nîmes	Uzès	1 760	1 103	2 863	3	20	19
17	Nîmes	Beaucaire	1 792	945	2 737	2	23	19
18	Carcassonne	Castelnaudary	1 062	1 600	2 662	3	32	29
20	Tarbes	Bagnères-de-Bigorre	1 552	935	2 487	1	30	18

Un rapport de l'UFC-que choisir paru en septembre 2024 et intitulé « TER : une qualité de service toujours problématique », apporte un élément de réponse. Il en ressort que **la ligne Bayonne-Pau-Tarbes est la plus perturbée de la région Occitanie**, avec **23,4% d'annulations et de retards** et qu'elle est en inadéquation avec les besoins de déplacements quotidiens. On ne peut écarter l'hypothèse qu'une meilleure qualité de ce service permettrait d'augmenter la part modale du train et de réduire les effets de congestion des axes routiers liées au trafic pendulaire et donc le besoin d'une nouvelle infrastructure.

Existe-t-il des éléments permettant, dans un contexte d'amélioration de la qualité du service ferroviaire, de démontrer que la part modale du rail resterait structurellement très faible et sans effet sur le trafic routier ?

3. Sur la garantie de ne pas nuire au bon état de conservation des espèces et l'application de la séquence ERC

Une partie des opérations de compensation est encadrée par des ORE de 30 ans. On ne peut que s'étonner de cette faible durée, au regard d'une part de l'impact permanent de l'infrastructure et d'autre part des possibilités offertes par les ORE, permettant de contractualiser sur des périodes de 99

ans. Pourquoi ne pas inscrire dès à présent les mesures compensatoires dans le cadre d'ORE d'une durée de 99 ans ? Cela permettrait d'écarter les fortes incertitudes liées aux périodes d'achèvement des contrats de 30 ou 50 ans, pour lesquelles le porteur de projet reste flou, indiquant simplement que des réflexions seront menées quant à l'avenir de ces sites et de leur gestion (Mesure Compensatoire 11).

Au-delà de l'effectivité des mesures de compensation dans le temps, leur moyen de calcul serait à expliciter. Le calcul du gain écologique dépend de plusieurs facteurs qui pondèrent l'effet de la mesure compensatoire : efficacité, proximité, temporalité, habitat et qualité environnementale. Le détail de ces coefficients par parcelles n'est pas connu, alors que ce sont ces critères qui déterminent le succès de la compensation pour les espèces. Il n'est pas possible d'objectiver le rapport entre gain et perte écologique.

L'autorité environnementale pointait les espèces à exigences plus strictes comme les coléoptères saproxyliques (notamment le pique prune ou le grand capricorne) ignorées dans les mesures favorables aux insectes. Dans sa réponse, le maître d'ouvrage évoque de la mesure MC1, créant des habitats favorables comme des hibernacula ou des haies basses. Or ces habitats ne sont pas spécifiques à ces espèces saproxyliques. Nous souhaiterions davantage de précisions sur ce point.

Concernant l'usage de l'eau. Le projet prévoit en phase chantier l'utilisation de 100m³ eau/jour. La CLE du SAGE Adour Amont recommandait d'éviter l'utilisation de l'eau potable à cet usage et a obtenu que les eaux souterraines et superficielles ne soient pas utilisées. De plus elle recommandait des précisions quant aux ressources en eau mobilisées en phase chantier. Or à ce stade il est indiqué par le porteur de projet que ces précisions seront à la charge des entreprises mandatées pour les lots concernés. Nous ne pouvons nous satisfaire d'une telle réponse et réclamons l'élaboration et la communication publique d'un cahier des charges à destination de ces entreprises, qui encadrerait leur approvisionnement en eau.

D'autant que les retenues collinaires sont indiquées comme pourvoyeuses potentielles de cette ressource en eau et que nous avons eu la surprise de constater que le lac de Lourdes, un lac pourtant totalement naturel, est considéré comme relevant de cette catégorie. Imaginer un approvisionnement en eau du chantier via le lac de Lourdes constituerait une problématique majeure, le lac étant un site Natura 2000, en vertu notamment de sa tourbière. Ce site abrite le fadet des laïches, une espèce emblématique et protégée, particulièrement sensible à l'assèchement. Imaginer des prélèvements de plusieurs centaines de mètre cube d'eau du lac, aurait nécessairement un impact sur sa tourbière et cette espèce protégée. Ces risques ont-ils été évalués ? Le COPIL Natura2000 est-il informé de cette possibilité ?

Pour ces motifs, un approvisionnement du chantier au Lac de Lourdes s'avérerait très problématique. Quelles solutions alternatives le porteur de projet est-il en mesure d'avancer ?