

s'appuie sur l'extrapolation des tendances à l'œuvre depuis des décennies, comme s'il s'agissait de données naturelles, scientifiques et incontournables, comme s'il s'agissait d'une fatalité inéluctable et détachée de l'activité et du pouvoir humains. Les besoins de transports ont augmenté, donc ils augmenteront encore, nous dit-on ; les routes sont saturées, eh bien il suffit d'ouvrir encore et toujours de nouvelles voies, nous répète-t-on.

Le constat d'un accroissement toujours plus grand de trafic de marchandises, loin d'amener les responsables politiques à s'interroger sur les moyens de le réduire, les conduit au contraire à mieux le servir, à le perpétuer et à l'augmenter toujours plus. Pour le trafic à Biriadou, les prévisions suivent cette vision politique : de 7300 camions/jour en 1999, on passerait, en 2015, à 13 000 camions/jour et, en 2020, à 19 000 (autant que le trafic qui circule à l'un et l'autre bout des Pyrénées aujourd'hui). Ainsi, on construit une 2x3 voies sur la côte et on veut imposer une 2x2 voies en Navarre.

### LEIA contre le projet de 2x2 voies

Première étude en 1997 payée par le Conseil général : il s'agit d'un projet autoroutier avec des prévisions de 4000 camions/jour et 4000 autos. Forte mobilisation pour s'y opposer. Puis le projet est mis en sommeil. Réveil en décembre 2002. Le projet devient une 2x2 voies : la D 933 doublée de Salies -

Peyrehorade à Arnéguy qui doit se prolonger par une autovia en site propre en Navarre (Pampelune). Une étude de faisabilité reçoit un vote majoritairement favorable du CG. Coût : 2 millions d'euros, dont 500 000 par le CG ; 500 000 par le gouvernement de Navarre. Demande est faite aux fonds européens, par l'entremise de la Région : l'Europe accorde 30% de la somme restante.

Les promoteurs du projet le présentent aux maires comme une 2x2 voies, munie de ronds-points, contournant les villages et à vocation interrégionale. Il est dit qu'il n'y aura pas de camions supplémentaires et que cette voie contribuera au développement local.

Côté Navarre, il s'agira d'une autovia, en site propre, reliant Pampelune et nécessitant plusieurs tunnels (Alto de Erro et Roncevaux). Le gouvernement de

Navarre a reçu le soutien de Madrid. Sa volonté est de se créer un débouché vers l'Europe du nord pour ne pas dépendre de la communauté autonome basque qui, avec le projet Eurocité, veut capter et gérer les flux de circulation de marchandises par la route et la mer.

La 2x2 voies ne contribuera en rien au développement local : il suffit de voir la Vallée d'Aspe et bien d'autres exemples. Elle a bien vocation à relier l'autoroute A 64 et le nœud autoroutier qui se concentre à Pampelune : elle ne serait ni plus ni moins qu'une immense bretelle d'autoroute pour relier l'Europe du nord et celle du Sud et permettre le trafic routier international des marchandises. Toute voie rapide sert les activités des grandes villes. Elle sert de pompe aspirante et tend à désertifier les zones les plus fragiles et à concentrer davantage les activités dans les grands pôles. Les autoroutes sont comme les prisons : plus on en construit, plus elles se remplissent. La 2x2 voies servira d'appel à de nouveaux trafics.

Les nuisances seraient innombrables :  
—Dégâts pour l'environnement et la santé : pollution atmosphérique (en opposition avec les accords de Kyoto censés

ritoriales ont dit non ; 100 associations, partis et syndicats également, dont les syndicats agricoles et associations d'artisans de Garazi ; l'information n'est pas faite ; les études du Conseil de développement du PB réclamant l'amélioration des voies internes Est-Ouest n'ont pas été prises en compte. Le rôle de Leia est d'informer et d'inciter à un harcèlement des promoteurs du projet et à une résistance collective. Ce projet nous concerne tous.

### Le comité pour les transports collectifs gratuits (Bayonne)

La loi LOTI (1982) considérait les transports comme un droit. Ce droit devrait être accessible à tous ; or des gens sont exclus des transports à cause de la précarité, du chômage, de la pauvreté. Ce qui veut dire que si on est sans argent on est condamné à être assigné à résidence.

AC ! (Agir contre le chômage !) s'est battu dans toute la France pour obtenir la gratuité des transports ; c'est par la répression que le pouvoir a répondu (amendes et prison ferme à l'encontre d'une cinquantaine de personnes). Les transports collectifs devraient être gratuits

pour tous puisque tout le monde paie sa part pour les transports (impôts, taxes). De plus, l'encouragement aux transports collectifs est essentiel pour réduire les nuisances, la pollution, les accidents. Localement, à Pau, l'accès aux transports collec-



réduire la pollution par les gaz) ; pollution sonore ;

—Dégâts économiques : perte de terres agricoles, d'autant que l'étude prévoit 40% de l'itinéraire en site propre ; servitudes pour les paysans ; perte de l'image des produits de qualité AOC; pertes pour le tourisme vert ;

—Dégâts sociaux et culturels : le Pays Basque intérieur coupé en deux ; rapports sociaux modifiés ; Soule encore plus éloignée ; pays abîmé ;

—Dégâts financiers : la D 933 est à la charge du département, de la collectivité ; coût énorme et donc peu d'argent pour d'autres projets, et pour répondre à des besoins essentiels.

Dès aujourd'hui dans ce dossier, alors que l'étude se mène en catimini, la démocratie est bafouée : la population n'a rien demandé ; 47 mairies et collectivités ter-

tifs urbains est gratuit, uniquement pour les chômeurs et, à Biarritz, seulement pour les RMistes.

Une demande a été faite pour un transport gratuit pour tous à Bayonne (Sur Bayonne et le BAB, 87% des déplacements se font sur de petits trajets). 85% des gens y sont favorables ; la municipalité y est opposée ; pourtant, cela n'entraînerait pas de coût supplémentaire. Les chômeurs n'ont pu obtenir que 50% de réduction. Quant aux navettes électriques gratuites à Bayonne, elles coûtent cher à la ville et elles ne font que le tour des commerces bayonnais et ne répondent pas aux besoins de desserte des gens (ZUP, zone industrielle et commerciale). La STAB, de son côté, diminue encore l'éventail de ses horaires. Il faut savoir que les transports "publics" urbains sont dans les mains de 4 à 5 grandes entrepri-