

**Autoroute A63 (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE/ONDRES)  
Projet d'Elargissement à 2X3 voies**



**Enquête publique Unique préalable à :  
Déclaration d'utilité publique**

**Du Mardi 26 Mai 2015 au Mardi 30 juin 2015 inclus  
(Soit 35 jours consécutifs)**

**AVIS, ET CONCLUSIONS MOTIVÉES  
DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

# SOMMAIRE

<i>Chapitres et paragraphes</i>	<i>pages</i>
<b>SOMMAIRE</b>	<b>3</b>
<b>CHAPITRE I</b>	
<b>I-PRESENTATION DU PROJET</b>	<b>9-20</b>
<b>RÉSUMÉ DU CHAPITRE I</b>	<b>21</b>
<b>CHAPITRE II</b>	
<b>II-DEROULEMENT DE L'ENQUETE.</b>	<b>25-319</b>
<b>RÉSUMÉ DU CHAPITRE II</b>	<b>32</b>
<b>CHAPITRE III</b>	
<b>III CONCLUSIONS DES ETUDES PAR THEME</b>	<b>37</b>
<b>III.1. Projet technique soumis à l'enquête</b>	<b>37</b>
<b>III.2. Cadre et qualité de vie des populations</b>	<b>40</b>
<b>III.3. Activités agricoles et sylvicoles</b>	<b>42</b>
<b>III.4. Eaux et Milieux naturels</b>	<b>42</b>
<b>III.5. Organisation et impacts du chantier</b>	<b>44</b>
<b>CHAPITRE IV</b>	
<b>IV CONCLUSIONS DE L'ANALYSE BILANTIELLE</b>	<b>48</b>
<b>IV-1 Examen et analyse de la commission d'enquête.</b>	<b>48</b>
<b>IV.2 Acceptabilité sociale du projet</b>	<b>48</b>
<b>IV.3 Utilité et cohérence du projet</b>	<b>49</b>
<b>IV.4 Nécessité et urgence de réaliser le projet</b>	<b>49</b>
<b>IV.5 Intégration du projet dans l'environnement</b>	<b>49</b>
<b>IV.6 Le projet et les observations du public</b>	<b>50</b>
<b>IV.7 Conclusion de l'analyse bilantielle</b>	<b>51</b>
<b>CHAPITRE V</b>	
<b>V CONCLUSION GENERALE</b>	<b>54</b>
<b>V.1 Intérêt général du projet</b>	<b>54</b>
<b>V.2 Utilité publique du projet</b>	<b>54</b>
<b>V.3 Recommandations</b>	<b>57</b>
<b>CHAPITRE VI</b>	
<b>VI -AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.</b>	<b>65</b>

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

*Demande  
de  
Déclaration D'utilité Publique*

***CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE***

*Le rapport fait l'objet d'un document séparé*

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**



**CHAPITRE PREMIER**  
**PRESENTATION DU PROJET**

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**



## **I-PRESENTATION DU PROJET.**

L'Autoroute A63, d'une longueur de 66,5 km dans sa partie concédée à la société « Autoroutes Sud de la France » (ASF), relie l'Autoroute espagnole A8 (à la frontière de BIRIATOU) à la concession ATLANDES de l'A63 (ex RN 10) à SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE. Mise en service progressivement entre 1971 et 1981, elle a été complétée par la réalisation des diffuseurs de BAYONNE-MOISSEROLLES et d'ONDRES, respectivement en 1989 et 1990 ainsi que du nœud A63/A64 (Echangeur de SAINT-PIERRE-D'IRUBE) en 2012.

Le décret du 13 janvier 1998 attribuant à la RN 10 entre BELIN-BELIET et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE le caractère autoroutier a initié un renforcement de la continuité de l'A63 et la création d'un itinéraire cohérent de la frontière espagnole jusqu'au raccordement à l'A630 au sud de BORDEAUX.

A la demande de l'Etat, une harmonisation des points kilométriques ou points routiers (PR) de l'A63 a été menée fin 2013 sur l'ensemble de l'itinéraire entre BORDEAUX et la frontière espagnole. Ainsi, l'Autoroute A63 a désormais son origine sur l'A630 à BORDEAUX (PR 0) et son extrémité à la frontière espagnole à BIRIATOU (205,488).

### **I-1 Les études préliminaires**

Un dossier synoptique du nombre de voies de circulation de l'Autoroute A63 entre BIRIATOU et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE a été établi en juin 2002. Ce dossier qui présentait l'état de l'Autoroute sur l'ensemble du tronçon et décrivait les aménagements à envisager entre BIRIATOU et ONDRES, a fait l'objet d'une approbation par Décision ministérielle du 16 février 2004.

Un dossier synoptique du nombre de voies de circulation de l'Autoroute A63 sur la section ONDRES / SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE présentant l'analyse de l'autoroute existante et les principes d'aménagements pour la mise à 2X3 voies, a été réalisé en septembre 2011, il a fait l'objet d'une approbation par Décision Ministérielle du 07 octobre 2014.

Les études d'avant-projet de la mise à 2X3 voies de la section ONDRES / SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ont débuté en février 2012 ; elles ont été menées en parallèle du processus de concertation. Le dossier d'Avant-Projet sera approuvé par le Maître d'ouvrage ASF.

L'enquête faisant l'objet d'une étude d'impact, le dossier soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été établie conformément aux dispositions du code de l'environnement notamment ses Articles [L.123-12](#) et [R.123-8](#)

### **I-2 Objet du dossier DUP et procédures**

Le projet concerne la mise à 2X3 voies de l'Autoroute A63 dans sa section comprise entre les communes de SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE et ONDRES, dans le département des Landes, en région Aquitaine.

Il comprend, l'élargissement des chaussées par l'extérieur, incluant notamment des modifications de la plateforme (IPC, voies, bandes dérasées), et la reprise des ouvrages et équipements découlant directement du projet de mise à 2X3 voies de l'infrastructure :

- Aménagement des ouvrages d'arts avec notamment la déconstruction-reconstruction de certains passages supérieurs (PS), ceux-ci n'ayant pas été conçus pour enjamber une autoroute de cette largeur ;
- Léger déport de l'autoroute vers la mer à hauteur du pont sur la VF Bordeaux-Bayonne afin, notamment de prendre en compte le projet de création d'une ligne nouvelle à grande vitesse (GPSO) : un nouveau pont sera créer à côté du pont actuel pour supporte les trois voies nord-sud, l'ancien pont ne servant plus que pour les trois voies sud-nord.
- Aménagement des bretelles d'accès de l'Autoroute, en termes de visibilité et de géométrie ;
- Modification du réseau de collecte et de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel, afin d'améliorer la protection de la ressource en eau en limitant les risques de pollution accidentelle et chronique ;
- Refonte des dispositifs de transparence hydraulique et écologique afin de minimiser l'impact de l'Autoroute sur l'Environnement ;
- Création de protections phoniques dans le but de réduire l'impact acoustique de l'infrastructure sur l'habitat ; réfection totale du revêtement pour le remplacer par un revêtement permettant d'atténuer les bruits de roulement (sauf à hauteur du péage de Capbreton) ;
- Modifications et mise à niveau des équipements, notamment des dispositifs de retenue et de protections aux chocs ;
- Modification de la signalisation verticale et horizontale.

Le dossier soumis à l'enquête comprenait six volumes :

- Un guide de lecture et un glossaire
- La présentation générale de l'opération avec :
  - o Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives
  - o Plan de situation
  - o Notice explicative
  - o Plan général des travaux
- Le résumé non technique de l'étude d'impact
- L'Etude d'impact
- Annexes à l'étude d'impact
- Avis de l'autorité environnementale avec le mémoire complémentaire d'ASF suite à cet avis

L'appréciation sommaire des dépenses (ASD) afférentes à ces expropriations figure dans le dossier « DUP » de cette enquête unique. Cette ASD précise que le montant total de l'opération est estimé à 323 millions d'euros base juillet 2012 pour l'aménagement à 2x3 voies de l'A63 entre Ondres et Saint-Geours-de-Maremne et de la gare de péage de Capbreton. Elle Il se décompose comme suit :

- études et direction des travaux : 31 M€ H.T. ;
- libération des emprises et acquisitions : 14 M€ H.T. ;
- travaux : 278 M€ H.T.

**Le dossier soumis à l'enquête publique est conforme aux dispositions du code de l'environnement (article R123-8) et du code de l'expropriation (article R131-3). Il n'appelle pas d'observations particulières de la part de la commission d'enquête.**

Les principaux enjeux de la zone d'étude sont liés à **la grande richesse des milieux écologiques traversés par l'autoroute :**

- les milieux humides associés aux cours d'eau et étangs ;
- les milieux boisés naturels ou cultivés.

Ces milieux, qui constituent des habitats naturels privilégiés pour des espèces faunistiques et floristiques à forts enjeux, présentent une grande vulnérabilité.

**Secteurs à très fort intérêt :**

- les abords des étangs de Beyres et d'Yrieu, à Ondres et Saint- Martin-de-Seignanx ;
- la zone humide des Barthes d'Angresse, le ruisseau du Moulin de Lamothe et ses affluents ;
- le ruisseau des Hontines, ses abords et le passage à proximité de son affluent ;
- le ruisseau du Moulin Neuf et ses abords.

**Secteurs à fort intérêt :**

- le ruisseau de la Palibe/de Northon et son affluent ;
- le Boudigau et ses abords ;
- les boisements de part et d'autre de l'autoroute au droit du marais d'Orx ;
- le plan d'eau et l'affluent du ruisseau du Cousturé ;
- les boisements situés entre les franchissements du ruisseau des Hontines et du Moulin Neuf

**Les enjeux environnementaux relatifs au milieu humain sont liés :**

- à **l'urbanisme réglementaire** : les PLU, POS... sont des documents qui désignent l'affectation des sols et l'évolution à court terme de chaque secteur de la commune. L'enjeu lié à ces documents est **fort** ;
- aux **servitudes d'utilité publique** : la présence de réseaux d'eau potable, de gaz, d'électricité, de télécom présente un enjeu **fort** d'un point de vue social ;
- à **l'organisation des déplacements et infrastructures** : celles-ci jouent un rôle important dans la desserte du secteur et l'accessibilité régionale. Le rôle que jouent les infrastructures représente, par conséquent, un enjeu **fort**
- aux **activités agricoles, sylvicoles** : fortement présentes au sein de la zone d'étude, ces activités revêtent un enjeu territorial avec des cultures et élevages à origine contrôlée et la gestion de la forêt landaise. Ce caractère patrimonial confère à ces activités un enjeu **fort** ;
- aux **activités industrielles** : peu présentes au sein de la zone d'étude, l'industrie et les carrières présentent un enjeu **moyen à faible** ;
- à la **santé publique** : la qualité de l'air et la préservation d'une ambiance sonore présentent des enjeux **forts** vis-à-vis de la qualité de vie des riverains.

**Les principales mesures prises par le maître d'ouvrage en faveur de l'environnement sont :**

- la réalisation de protections acoustiques (écrans, merlons ou isolations de façade) et utilisation d'une couche de revêtement limitant les émissions sonores ;
- la réalisation d'un réseau de collecte séparatif et de bassins de traitement/régulation des eaux afin d'améliorer qualitativement et quantitativement la nature des rejets vers le milieu naturel ;
- la mise en place de clôtures grande faune et petite faune sur l'ensemble de la section, afin d'améliorer les conditions de sécurité des usagers et limiter les risques de collision ;
- la réalisation d'un aménagement paysager sur l'ensemble de la section;
- la reconstitution de milieux équivalents pour les habitats prioritaires touchés par le projet ;
- le réaménagement écologique des berges de certains cours d'eau afin de leur restituer leur valeur patrimoniale ;
- l'aménagement de certains ouvrages hydrauliques afin de maintenir et d'améliorer la transparence écologique.

Le montant total du coût des mesures spécifiques en faveur de l'environnement est, en l'état actuel des études, estimé à environ 63 millions d'euros HT (base 2012).

Une évaluation des impacts sur le secteur d'étude a permis d'identifier que les emprises foncières permettant de couvrir les besoins des travaux, concernent un peu moins de 20 ha de Zones Humides. Parmi ces 20 ha, entre 8,5 ha et 9 ha sont situés sous les entrées en terre (assiette technique) du projet et correspondent à des impacts directs définitifs.

Des **mesures compensatoires** seront mises en œuvre en concertation avec les services de l'état lorsque les impacts n'auront pas pu être évités. Cette évaluation est basée sur les prescriptions du SDAGE Adour Garonne (ratio de 150%). A ce stade de l'enquête, les terrains n'ont pas encore été définis pour cette compensation.

#### **I-4 Le cadre juridique.**

##### **Code de l'Expropriation** et autres textes

- articles L. 110-1 et suivants et R. 111-1 et suivants relatifs à l'utilité publique ;
- articles L. 131-1 et suivants et R. 11-19 à R. 131-1 et suivants du code de l'expropriation relatifs à l'enquête parcellaire, l'arrêté de cessibilité et les procédures d'acquisitions foncières.

##### **Code de l'Urbanisme** et autres textes

- articles L. 123-14, L. 123-14-1, L. 123-14-2, R. 123-23-1 à R. 123-23-4 relatifs à la mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols (POS) / Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ;
- articles L. 122-15 et R. 122-13 relatifs à la mise en conformité des schémas directeurs ou SCoT avec la DUP.

##### **Code de l'Environnement** et autres textes

##### **Étude d'impact et enquête publique**

- articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants (relatifs aux études d'impacts et à l'Autorité environnementale), ainsi que l'annexe à l'article R. 122-2 ;
- articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants (relatifs aux enquêtes publiques).
- la directive n° 2003/4/CE du parlement européen et du conseil du 28 janvier 2003 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement et abrogeant la directive 90/313/CEE du Conseil ;
- la circulaire du Premier Ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux d'aménagements et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales ;
- la circulaire Équipement Écologie n° 2004-63 du 22 novembre 2004 relative à la concertation entre les services de l'environnement et les services de l'équipement pour l'élaboration et l'instruction des projets routiers du réseau national ;
- la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale ;
- la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement ;
- le décret n° 2012-332 du 7 mars 2012 relatif aux instances de suivi de la mise en œuvre de mesures environnementales concernant certaines infrastructures linéaires soumises à étude d'impact ;
- l'arrêté du 26 juillet 2012 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du Code de l'environnement.

### **Paysage**

- articles L. 350-1 à L. 350-2 ;
- articles R. 350-1 à R. 350-16.

### **Protection de la nature**

- articles L. 122-1 et R. 122-1-1 (relatifs à l'Autorité environnementale) ;
- articles L. 211-1 et suivants (protection eau et milieux aquatiques) ;
- articles L. 214-1 et suivants (protection de l'eau et des zones humides) ;
- articles L. 332-1 et suivants (relatifs aux réserves naturelles) ;
- articles L. 341-1 et suivants (relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque) ;
- articles L. 411-1 à L. 411-6 et R. 411-1 et suivants du Code de l'environnement (préservation du patrimoine naturel, faune, flore) ;
- articles L. 414-1 et suivants (relatifs aux sites Natura 2000).
- la circulaire 96-21 du 11 mars 1996 relative à la prise en compte de l'environnement et du paysage dans les projets routiers ;
- la circulaire du 15 avril 2010 relative à l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- la directive européenne 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- la directive européenne 92/43/CE du 21 mai 1992 dite « Habitats », concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages ;
- la directive européenne 92/82/CE du 27 octobre 1997 portant adaptation au progrès technique et scientifique de la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages.

### **Pollution de l'air et protection de la santé**

- articles L. 125-4 et L. 220-1 et suivants (air et atmosphère).
- la circulaire n° 98-36 du 17 février 1998 complétant le contenu des études d'impacts et projets d'aménagement ;
- la circulaire n° 2000-61 du 3 février 2000 relative au guide de lecture et d'analyse du volet sanitaire des études d'impact ;
- le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites ;
- la circulaire interministérielle Équipement / Santé / Écologie du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impacts routières.

### **Nuisances sonores**

- articles L. 571-9 et suivants et R. 571-1 à R. 572-11 (bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres), transcription de l'article 12 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- l'arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;
- la circulaire n° 97-110 du 12 décembre 1997, relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national ;
- la circulaire du 12 juin 2001, relative à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres ;
- la circulaire du 25 mai 2004, relative au bruit des infrastructures de transport terrestre et à la résorption des points noirs de bruit ;
- le décret 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le Code de l'urbanisme.

### **Code du patrimoine et autres textes**

- articles L. 521-1 et suivants et R. 523-1 et suivants (archéologie préventive);
- le décret 2004-490 du 3 juin 2004 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive ;
- la circulaire du 24 novembre 2004 relative à la concertation entre services aménageurs et services régionaux de l'archéologie et à la perception de la redevance au titre de la réalisation d'infrastructures linéaires de transports.

### **Les autres textes intéressants l'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63**

La liste qui suit présente de manière non exhaustive les principaux textes législatifs et réglementaires encadrant la réalisation du projet d'aménagement à 2 x 3 voies de l'A63 :

- le Code rural ;

- le Code forestier ;
- le Code de la voirie routière ;
- le Code du domaine de l'État ;
- le Code de la santé publique.

### **I-7 : Evaluation Environnementale du projet**

L'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été donné le 28 novembre 2014.

#### **Analyse du caractère complet du dossier**

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale respecte les dispositions de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement.

En matière de procédure, le maître d'ouvrage ASF précise qu'en tant que concessionnaire autoroutier, agissant au nom et pour le compte de l'état et acquérant des terrains qui resteront le domaine public de l'état, il n'est pas soumis à la procédure d'autorisation de défrichement.

#### **Analyse du résumé non technique**

Le résumé non technique de l'étude d'impact n'appelle pas d'observations particulières de la part de l'autorité environnementale. Pour une meilleure compréhension du document, ASF a souhaité ajouter des cartes de synthèse présentant les enjeux sur les milieux physique, humain, naturel, paysage, patrimoine et loisirs, ainsi que des cartes sur les mesures de réduction.

#### **Analyse des impacts temporaires, permanents, directs et indirects du projet sur l'environnement et des mesures de réduction et de compensation**

Le projet intègre plusieurs mesures en phase travaux permettant de limiter les risques de pollution, dont notamment la mise en place d'un réseau d'assainissement provisoire, régulièrement entretenu afin d'éviter les rejets directs d'eau polluée vers le milieu naturel.

L'autorité environnementale fait la remarque que les **mesures de protection en phase chantier** devront faire l'objet d'une attention particulière au droit du Boudigau et toute pollution du cours d'eau devra être portée à l'information de l'exploitant (SYDEC) pour la mise en place de mesures adéquates.

En réponse le maître d'ouvrage indique que ce point a été repris suite à l'avis de l'ARS lors de la CIA. Le dossier a été complété avec les mesures prises vis-à-vis du risque de pollution du champ captant et les systèmes d'alerte mis en place en cas de pollution. La pièce E du dossier DUP a été complétée au chapitre 8.11.2.2.

L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier en établissant des **fiches cours d'eau utilisables en phase travaux**, permettant d'identifier clairement les mesures d'évitement et de réduction à mettre en œuvre, en les localisant à l'aide de cartographies à échelle adaptée et indiquant notamment les espaces à enjeux qu'il convient d'exclure de l'emprise des travaux.

Le maître d'ouvrage a complété le dossier soumis à enquête publique avec des fiches OH de rétablissement des cours d'eau et des fiches individuelles de présentation des différentes zones humides.

Des fiches liées à la phase travaux seront établies en phases ultérieures, notamment dans la NRE qui sera soumise aux entreprises.

L'autorité environnementale fait la remarque concernant les **zones humides**, il s'avère que le diagnostic réalisé ne porte que sur celles localisées en bordure d'emprise. Or, la modification des écoulements générée par l'infrastructure peut avoir des effets sur les zones humides situées à proximité. Il serait donc souhaitable d'assurer un suivi de ces milieux préalablement et postérieurement à l'aménagement pour évaluer les éventuels écarts et y remédier.

Le projet intègre l'aménagement et la mise en place de dispositifs de transparence écologique (suppression de seuils, création ou prolongement de banquettes ou création de buse sèche) pour la faune aquatique ou semi-aquatique favorisant le maintien ou l'amélioration de la continuité écologique au niveau des ouvrages de franchissement des cours d'eau. Les mesures en faveur de la transparence du projet vis-à-vis de la faune terrestre (hors cours d'eau), de l'avifaune ou des chiroptères (mise en place de plantations faisant office de guides ou tremplins par exemple) mériteraient toutefois, à la demande de l'autorité environnementale, d'être précisées sur cartographies, sur la base d'une analyse des continuités écologiques interceptées par le projet.

Par ailleurs, les nombreuses mesures en faveur de la préservation du milieu naturel dans les secteurs les plus sensibles (traversées de cours d'eau, zones humides) mériteraient d'être cartographiées et capitalisées en fiches utilisables en phase travaux.

Enfin, l'autorité environnementale précise qu'il conviendrait de confirmer que les principes généraux des aménagements paysagers issus de l'analyse paysagère sont bien compatibles avec la mise en place des protections acoustiques ou des plantations spécifiques permettant de sécuriser les traversées de l'autoroute par les chiroptères. D'après l'autorité environnementale, le dossier gagnerait à intégrer des photomontages au niveau des diffuseurs ou des zones les plus sensibles (riverains notamment) permettant au lecteur d'apprécier dans de bonnes conditions la pertinence des aménagements paysagers prévus en lien avec les protections acoustiques à mettre en œuvre.

Le maître d'ouvrage a fait des propositions de suivi (instrumentation, inspection) des zones humides dans les emprises et à proximité ont été ajoutés au dossier. La pièce E du dossier DUP a été complétée au chapitre 8.11.2.2. Il répond également que la présence de banquettes ou de buse sèche est notifiée sur la cartographie des mesures (mentionnée dans les étiquettes). Sans distinction de la mesure, la présence d'aménagement pour la faune dans les OH est identifiée dans la carte des mesures du résumé non technique. Les aménagements éventuels pour l'avifaune ou les chiroptères (palissades, aménagements paysagers, lisières étagées) seront précisés dans les études de détail ultérieures. Ils ne sont pas localisés sur les cartes à ce stade, mais sont détaillés dans la partie texte correspondante.



Les éléments de l'étude complémentaire avifaune ont été intégrés, aux chapitres 3.4.5.7.2, 4.7.6.6.2, 8.5.7.2.3 de la pièce E du dossier DUP. Les éléments de l'étude complémentaire «chiroptères» réalisée en décembre 2014, seront intégrés dans le dossier de demande d'autorisation de dérogation au titre de l'article L411-2 4° du Code de l'environnement.

L'autorité environnementale indique qu'il ressort également que les mesures d'évitement et de réduction associées au projet ne permettent pas de garantir l'absence d'incidences sur des espèces protégées ou leurs habitats, ainsi que sur une partie des zones humides recensées à proximité immédiate du projet. L'étude d'impact ne permet pas de quantifier ces impacts résiduels, qui devront donner lieu à la mise en œuvre de mesures compensatoires (compensation zones humides et compensation au titre de la réglementation espèces protégées), celles-ci étant non définies à ce jour.

L'autorité environnementale fait la remarque également que l'analyse des incidences résiduelles du projet sur les espèces protégées ou les zones humides recensées n'est pas à ce jour totalement aboutie. L'Autorité environnementale invite le porteur de projet à se rapprocher au plus tôt des services de l'État afin de valider les mesures à mettre en œuvre. De plus, les mesures en faveur de la transparence du projet vis-à-vis de la faune terrestre (hors cours d'eau), de l'avifaune ou des chiroptères (mise en place de plantations faisant office de guide ou de tremplins par exemple) mériteraient d'être précisées sur cartographie en lien avec le projet paysager, sur la base d'une analyse clés continuités écologiques interceptées par le projet.

Le maître d'ouvrage précise que les impacts surfaciques seront précisés dans le dossier CNPN. Ils font néanmoins l'objet d'une appréciation générale préalable, présentée dans le dossier d'étude d'impact soumis à enquête publique. La définition des mesures de compensation a été précisée dans le dossier soumis à enquête publique. Concernant les zones humides, des propositions de mesures ont été intégrées au dossier soumis à enquête publique. L'appréciation des impacts a été affinée. Les impacts résiduels sont analysés dans la partie relative aux mesures. Les propositions de mesures compensatoires pour les zones humides sont détaillées dans le dossier Loi sur l'Eau. Elles sont mentionnées dans le dossier DUP mais celui-ci n'entre pas dans le détail, ces sites n'ayant pas fait l'objet d'analyse foncière. ASF fournira un calendrier prévisionnel des mesures compensatoires.

**L'Autorité environnementale invite donc le porteur de projet à se rapprocher le plus tôt possible des services de l'État, sur la base d'une quantification des impacts et de propositions de mesures compensatoires (surface et localisation des zones de compensation, modalités de gestion), afin de garantir le respect des réglementations associées.**

L'Autorité environnementale relève l'engagement du porteur de projet de considérer la transformation de l'infrastructure routière existante comme significative et de mettre en place des **protections acoustiques** permettant de limiter les nuisances sonores ressenties par les riverains en respectant les seuils réglementaires. Il est également relevé l'engagement du porteur de projet de mettre en place un revêtement de chaussée réduisant les niveaux sonores de 3 dB(A) par rapport à l'existant.

Le maître d'ouvrage précise que le gain de 3 dB(A) apporté, à titre indicatif, par le revêtement ne constitue pas un engagement d'ASF de performance intrinsèque.

La localisation et le type des protections acoustiques ainsi que les valeurs de bruit calculées au niveau du bâti existant après réalisation du projet ne sont pas indiquées dans l'étude d'impact, mais figurent dans l'addendum acoustique. L'autorité environnementale demande à ce que des contrôles du bon respect des seuils réglementaires après réalisation des travaux devront également être réalisés par le porteur de projet.

Le maître d'ouvrage précise que des mesures de contrôle du bon respect des seuils réglementaires ont été ajoutées au dossier. Elles concernent le contrôle de l'efficacité intrinsèque des écrans, qui sera réalisé lors des marchés de travaux, et le contrôle de l'efficacité en façade. La pièce E du dossier DUP a été complétée au chapitre 8.9.3.3.

L'autorité environnementale fait la remarque que, le dossier fait l'hypothèse que la population reste constante dans la bande d'étude à l'horizon 2038. Or, compte tenu de la forte croissance démographique des communes concernées, il aurait été souhaitable qu'une estimation soit faite de l'évolution de la population dans le domaine d'études concerné.

Le maître d'ouvrage n'a pas fait de réponse à cette remarque.

Selon l'autorité environnementale, pour une meilleure compréhension du public, quelques compléments d'informations d'ordre général sur la pollution de l'air pourraient être apportés au dossier (présentation générale des effets sur la santé des polluants, définitions des différentes valeurs relatives aux polluants de l'air [valeur limite, objectif de qualité...], report des résultats de la caractérisation des risques sanitaires).

Le maître d'ouvrage répond que l'ensemble des éléments de l'étude Airaq a été intégré dans l'étude d'impact. Des informations quant aux effets de la pollution de l'air sur la santé sont présentées dans la partie relative aux effets du projet sur celle-ci (chapitre 9.3). Un paragraphe a été ajouté dans ce sens, dans la partie état initiale (chapitre 3.5.6).

Concernant la problématique **incendie**, l'autorité environnementale note que la réalisation des différents travaux en période estivale pourra nécessiter une dérogation aux prescriptions de l'arrêté préfectoral du 7 juillet 2004. Un dossier de demande devra être établi par le maître d'ouvrage comprenant la définition des travaux par poste (décapage, terrassement, ouvrages d'art...) avec les dérogations d'horaires de travail souhaitées, ainsi que les mesures compensatoires mises en place (surveillance, cuve d'eau armée, bande débroussaillée, dispositif de surveillance et d'alerte...). En phase exploitation, il convient de mettre en avant le respect des obligations légales de débroussaillage de l'emprise.

Le maître d'ouvrage à ajouter les compléments suivants au dossier soumis à enquête publique.

### **En phase travaux**

Afin de respecter les prescriptions de l'arrêté du 7 juillet 2004 relatif à la protection de la forêt contre les incendies dans le Département des Landes :

- le brûlage de déchets et l'usage de la cigarette seront interdits au sein ou aux abords des forêts pour l'ensemble des acteurs du chantier. Le stockage de produits inflammables ou simplement polluants sera également interdit dans ces zones. Les emprises seront débroussaillées durant la phase préparatoire des travaux ;
- les véhicules de chantier respecteront les conditions d'utilisation définies au chapitre 4 de l'annexe de l'arrêté. Le maître d'ouvrage déclarera l'ouverture du chantier selon les législations et réglementations en vigueur et suivra les directives du Préfet selon le niveau de risques « incendies de forêt ». Si besoin, une demande de dérogation dûment motivée par la nécessité d'entreprendre ou de poursuivre des travaux d'intérêt général sera adressée au Préfet, aux maires concernés, ainsi qu'au Service Départemental des Services d'Incendie et de Secours et au Directeur Départemental des Territoires et de la Mer. Cette demande comprendra la définition des travaux concernés, les dérogations d'horaires de travail souhaitées ainsi que les mesures compensatoires mises en place.

### **En phase exploitation**

Le respect des obligations légales en matière de débroussaillage des emprises seront mises en avant dans la version du dossier soumis à enquête publique, et notamment la nécessité de respecter les obligations imposées par le code forestier et la Loi d'Orientation Forestière du 9 juillet 2001 au sujet de l'entretien de la végétation permettant de limiter les risques de propagation des feux de forêt. Par ailleurs, ASF s'est rapproché des services en charge de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI). La pièce E du dossier DUP a été complétée au chapitre 8.2.

L'autorité environnementale indique sur la thématique "**paysage**", le projet intègre des aménagements paysagers dont les principes généraux sont présentés en pages 376 et suivantes. Toutefois, le dossier ne permet pas d'apprécier si ces principes généraux sont compatibles avec la mise en place des protections acoustiques ou des plantations spécifiques permettant de sécuriser les traversées de l'autoroute par les chiroptères. Ce point mériterait d'être clarifié. Par ailleurs, des photomontages, s'attachant notamment à représenter le projet paysager au niveau des diffuseurs ou des sites les plus sensibles (riverains notamment) recensés à proximité du projet mériteraient d'être intégrés au dossier pour une meilleure perception des aménagements prévus.

Le maître d'ouvrage précise que l'étude paysagère a été complétée. Les aménagements paysagers sont compatibles avec l'implantation des écrans acoustiques et la mise en place de haies pour les chiroptères. Les dispositifs architecturaux et les aménagements paysagers seront étudiés en détail dans les phases ultérieures. La pièce E du dossier DUP a été complétée au chapitre 8.6.1.

L'autorité environnementale fait la remarque, concernant l'ensemble des **mesures d'évitement et de réduction** d'ores et déjà intégrées dans le projet, il est rappelé que conformément aux dispositions de l'article R. 122-14 du Code de l'environnement, les

décisions d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet doivent mentionner les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, les modalités du suivi des effets du projet sur l'environnement ou la santé humaine, les modalités du suivi de la réalisation des mesures ainsi que le suivi de leurs effets sur l'environnement qui font l'objet d'un ou de plusieurs bilans transmis pour information par les autorités décisionnaires à l'autorité environnementale. À cet égard, et afin de faciliter la mise en application de ces dispositions par le service instructeur, il est recommandé de compléter la présente étude par un document indépendant : récapitulant les différentes mesures d'évitement et de réduction intégrées au projet rappelant les modalités de suivi des effets du projet sur l'environnement ou de la santé humaine, du suivi de la réalisation des mesures et du suivi de leurs effets ; proposant un échéancier pour la réalisation d'un ou de plusieurs bilans.

Le maître d'ouvrage répond que des propositions de modalités de suivi et de bilan ont été intégrées au dossier soumis à enquête publique. Les mesures d'évitement et de réduction figurent dans ce dossier. La démarche impacts / mesures de réduction / impacts résiduels / mesures de compensation / mesures de suivi est affinée dans les parties correspondantes, dans l'étude d'impact. Elles sont récapitulées dans le résumé non technique. Les modalités de suivi et de bilans sont proposées dans le chapitre 8.11.

#### **5- : Les dispositions à prendre postérieurement à la clôture de l'enquête publique.**

Postérieurement à la clôture de l'enquête publique, Madame le Préfet des Landes pourra prendre un arrêté décalant ce projet d'utilité publique. Cet arrêté permettra de réaliser les expropriations (normalement dans un délai de cinq ans). Il contraindra Le maître d'ouvrage à remédier aux dommages causés aux exploitants agricoles par l'exécution des travaux et entrainera la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés. La désignation exacte des parcelles devant être expropriées devra faire l'objet d'une arrêté de cessibilité pris suite à l'enquête parcellaire menée conjointement avec celle de la DUP.

### Résumé du chapitre I

**Le projet d'élargissement à 2X3 voies de l'Autoroute A63 entre ONDRES et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE nécessite une Déclaration d'Utilité Publique**

**Le projet est soumis à étude d'impact en application de la rubrique n°6a du tableau annexé à l'article R 122-2 du Code de l'environnement, relative aux travaux de création, d'élargissement ou d'allongements d'Autoroutes.**

**Le contenu des dossiers soumis à enquête publique est conforme aux dispositions de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement.**

**Deux évaluations environnementales de l'incidence du projet sont incluses dans le dossier.**

**L'autorité Environnementale a examiné le dossier en application des dispositions de l'article L121-10 du code de l'Urbanisme, et émis le 08 décembre 2014 un avis favorable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de CAPBRETON avec le projet.**

**L'étude d'impact du projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité Environnementale en date du 28 novembre 2014.**

**Ces deux avis étaient joints au dossier d'enquête publique.**

**Le projet s'implante à proximité immédiate du Marais d'ORX qui constitue une Réserve Naturelle Nationale et un site NATURA 2000 d'une très grande richesse écologique abritant de nombreux insectes, amphibiens, reptiles, poissons et mammifères, notamment des espèces menacées comme l'Anguille européenne et le Vison d'Europe. Le projet s'implante également à proximité d'une vaste zone humide des Barthes d'ANGRESSE et de MONBARDON qui constitue également un espace d'intérêt écologique majeur.**

**La commission d'enquête constate la conformité du dossier soumis à enquête publique avec la réglementation en vigueur.**

**En outre, elle constate la conformité de la procédure menée par l'Autorité organisatrice (Préfecture des Landes), avant le lancement de l'enquête publique.**

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**



**CHAPITRE DEUX**  
**ORGANISATION**  
**ET**  
**DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**



## **II : ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.**

Le projet d'élargissement nécessite une enquête publique préalable à sa déclaration d'utilité publique. Cette enquête publique a été intégrée dans l'enquête publique unique mise en place par la Préfecture des Landes avec les autres aspects du projet : autorisation au titre de la loi sur l'eau, mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), Parcellaire (Délivrance de l'arrêté de cessibilité)

### **II-1: Principales mesures prises avant le début de l'enquête publique.**

Par lettre du 27 mars 2015, (Jointe en annexe au rapport) Monsieur le Préfet des Landes sollicite le Tribunal Administratif de PAU afin qu'il désigne une commission d'enquête pour conduire l'enquête publique unique demandée par Monsieur le Directeur Régional du réseau des Autoroutes de Sud de la France (ASF du Groupe VINCI).

Par décision du 31 mars 2015 (N° E15000033/64), Monsieur le président du Tribunal Administratif de Pau a désigné une commission d'enquête composée de :  
Monsieur Alain TARTINVILLE Général de Division 2<sup>ième</sup> section en retraite, président de la commission,

Monsieur Pierre Jacques LISSALDE, Ingénieur des travaux Publics de l'Etat en retraite, et Madame Marion THENET, Consultante indépendante en Conseil, Communication et formation, membres titulaires de la commission d'enquête.  
Monsieur Pierre LAFFORE secrétaire général de l'éducation nationale en retraite commissaire enquêteur suppléant.

Par lettre du 02 Avril 2015, Monsieur le Directeur Régional du réseau des Autoroutes de Sud de la France (ASF du Groupe VINCI) demande à Monsieur le Préfet des Landes l'ouverture d'une enquête publique unique ayant pour objet :

**« La mise à 2X3 voies de l'Autoroute A 63 dans sa section comprise entre ONDRES (40) et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE (40) sur une longueur de 27 kilomètres ».**

Par arrêté préfectoral DAECL n° 2015-243 du 30 avril 2015, Monsieur le Préfet des Landes décide d'ouvrir une enquête unique portant sur l'aménagement à 2X3 voies de l'Autoroute A 63 entre ONDRES (40) et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE (40) préalable à :

- La « Déclaration d'utilité publique »,
- La « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » des neuf communes traversées : SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE, SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE, SAUBION, ANGRESSE, BENESSE-MAREMNE, CAPBRETON, LABENNE, SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX et ONDRES.
- La délivrance de « L'Autorisation au titre de la loi sur l'eau » prescrite en application des dispositions de l'article L.214-1 du code de l'Environnement.
- La délivrance de « l'arrêté de cessibilité » des parcelles nécessaires à la réalisation de l'opération.

## **II-2 Les modalités de l'enquête.**

Entre le début du mois d'avril et le 30 avril 2015 date de la prise de décision de l'ouverture de l'enquête publique, le Président de la commission échange avec les services de la Préfecture afin de proposer les dispositions pratiques de l'enquête publique, en vue de leur intégration dans l'arrêté préfectoral

Le 17 avril 2015, à l'invitation de Monsieur le Sous-préfet de DAX, à la réunion d'examen conjoint de la « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme ».

Entre le 23 avril et la 07 mai 2015, la commission a pris les contacts qu'elle a estimé utiles à la compréhension du dossier avec la direction régionale de VINCI-Autoroute Maître d'ouvrage, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), pour l'étude approfondie du dossier « Loi sur l'eau ».

Conformément à l'accord passé entre la préfecture des Landes, et la commission d'enquête, les dossiers d'enquête visés, paraphés, accompagnés des registres d'enquête et du dossier administratif ont été livrés au siège de toutes les communes portées dans l'arrêté départemental du 30 avril 2015, à partir du lundi 11 mai 2015. La livraison s'est achevée le 13 mai 2015 avant la date d'ouverture de l'enquête publique.

## **II-3 Les Permanences.**

L'arrêté préfectoral du 30 avril 2015 définit les heures d'ouverture des mairies où se dérouleront les permanences, et fixe à 19 le nombre des permanences à tenir par la commission. Deux permanences pour chaque commune, et trois permanences pour BENESE-MAREMNE siège de l'enquête publique.

## **II-4 Les Mesures de Publicité.**

L'arrêté préfectoral du 30 avril 2015 définit dans son article 11, les mesures de publicité à accomplir : « Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié par le préfet en caractères apparents 15 jours au mois avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans deux journaux locaux diffusés dans les départements des Landes et des Pyrénées-Atlantiques ».

L'avis de Monsieur le Préfet des Landes est paru une première fois dans le quotidien SUD-OUEST (éditions des Landes et du Pays basque le 07 mai 2015, et l'hebdomadaire LES ANNONCES LANDAISES le 09 mai 2015, puis rappelé le 28 mai 2015, dans les quotidiens SUD-OUEST (éditions des Landes et du Pays basque), la REPUBLIQUE DES PYRENEES les 29 et 30 mai 2015, et l'hebdomadaire LES ANNONCES LANDAISES le 28 mai 2015.

L'avis d'information du public a été mentionné sur le site internet de la préfecture des Landes « [www.land.es.pref.gouv.fr](http://www.land.es.pref.gouv.fr) » quinze jours avant la date d'ouverture de l'enquête publique.

Ces dispositions sont conformes aux prescriptions de l'article 11 de l'arrêté préfectoral du 30 avril 2015.

#### **II-4 Les Mesures de Publicité aux abords de l'ouvrage.**

Conformément aux dispositions de l'article 11 de l'arrêté préfectoral du 30 avril 2015, la société VINCI-Autoroutes maître d'ouvrage du projet d'élargissement à 2X3 voies de l'Autoroute A63 (Section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE) a procédé à la pose de 32 panneaux d'information du public au voisinage du tracé du projet.

Cet affichage sur site, a fait l'objet de quatre constats d'huissier. Ces constats ont été réalisés par Maîtres Christine BUGAT et Maître François GUILLERME huissiers de justice associés demeurant résidence « FIGARO » Avenue d'ASPREMONT BP 27 à SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE 40 230 ont constaté l'affichage réalisé aux abords du tracé les 12 mai 2015, 26 mai 2015, 15 juin 2015, et 29 juin 2015.

Ces constats d'huissiers sont annexés au rapport.

Pendant toute la durée de l'enquête, une vérification hebdomadaire a été réalisée.

Les dispositions prises par la préfecture des Landes (Autorité Organisatrice) et la société VINCI-Autoroutes (affichages et publications réalisées au moins quinze jours avant l'ouverture de l'enquête publique) sont conformes aux dispositions de l'article L.123-7 du code de l'environnement.

Ces dispositions sont conformes aux prescriptions de l'article 11 de l'arrêté préfectoral du 30 avril 2015.

#### **II -5 La concertation préalable.**

##### II-5-1 Réunions de concertation pour le public

Le maître d'ouvrage (VINCI-Autoroutes du Sud de la France) a organisé des réunions d'information pour présenter aux élus et aux associations présentes sur le territoire, le déroulé de l'opération et les principes d'aménagement :

- Le mode d'Elargissement à 2X3 voies,
- Les implantations de principe des protections acoustiques,
- Les ouvrages de protection de la ressource en eau,
- La déconstruction et reconstruction des passages supérieurs,
- Les mesures en faveur de la biodiversité,
- Le foncier (Présentation des emprises techniques)
- Le calendrier de l'opération.

##### II-5-2 Calendrier des réunions de concertation pour le public

Ces réunions se sont déroulées suivant le calendrier ci-après :

Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)  
 ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique  
 CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Collectivités	Dates
SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE	02 Décembre 2013, 29 septembre 2014 et 15 Décembre 2014
BENESSE-MAREMNE	04 Décembre 2013, et 10 Décembre 2013
ONDRES	03 Décembre 2013, 17 juillet 2014.
SAUBION	17 Décembre 2013,
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE	18 Décembre 2013, 05 juin 2014, 05 Décembre 2014
ANGRESSE	23 Décembre 2013, 07 janvier 2014,
Préfecture des Landes et élus des communes concernées	13 Janvier 2014
Communauté des Communes MAREMNE ADOUR CÔTE SUD (MACS)	31 Janvier 2014
SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX	15 Septembre 2014
Chambre d'agriculture des Landes et exploitants agricoles	09 Mars 2015

II-5-3 Calendrier des réunions de concertation pour les associations.

Collectivités	Dates
BENESSE-ENVIRONNEMENT et RIVERAINS DU SEIGNANX	27 Février 2014 et 13 novembre 2014 et 08 janvier 2015
BENESSE-ENVIRONNEMENT	05 mars 2014, 05 juin 2014, et 26 Août 2014
LES RIVERAINS DU SEIGNANX	02 juillet 2014 et 08 Août 2014.

II-5-4 Information par voie de presse.

L'avancement de l'opération a fait l'objet de communications régulières :

- Articles dans le quotidien Sud-Ouest,
- Publications dans le journal de l'opération (Objectif A63 2013-2015)
- Interventions sur les antennes radios de France Bleu, RFM et radio VINCI-Autoroutes,
- Intervention sur l'antenne de France 3,
- Mise en ligne d'un site internet dédié aux aménagements de l'A63 ([www.a63.vinci-autoroutes.com](http://www.a63.vinci-autoroutes.com))

**II-5-5 La commission d'enquête elle-même.**

La commission d'enquête a organisé une réunion d'information et d'échange complémentaire du public. Cette réunion s'est tenue le vendredi 29 mai 2015 de 19h00 à 22h30 dans la salle du foyer de BENESSE-MAREMNE. Le Maître d'ouvrage a pu répondre à toutes les questions posées par le public présent (Environ 60 personnes) Le procès-verbal de cette réunion est annexé au présent rapport.

### **II-5-6 Publicité de l'enquête parcellaire.**

Les états parcellaires recensaient 215 N° « terriers » portant sur 616 parcelles. La superficie totale des parcelles concernées est de 6.254.876 m<sup>2</sup> dont 4.750.266 m<sup>2</sup> situé dans l'emprise envisagée pour l'élargissement et les travaux connexes. 369 propriétaires différents ont été identifiés. 413 notifications ont été envoyées par lettre recommandée.

La commission a vérifié l'affichage de 42 correspondances non envoyées, faute d'adresse connues du propriétaire concernées et de 31 correspondances retournées avec la mention « NPAI » (N'habite pas à l'adresse indiquée), à partir des listes fournies par le Maître d'Ouvrage les 28 mai et 06 juin 2015. Cet affichage est intervenu dans toutes les communes, et la commission a constaté l'affichage des 73 plis qui n'avaient pas été distribués. Les maires l'ont attesté par un certificat d'affichage (joint au présent rapport).

<b>Commune</b>	<b>Nombre</b>
BENESSE-MAREMNE	9
SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE	9
SAINT-VINCENT-DE-TYROSSE	11
SAUBION	12
ANGRESSE	2
LABENNE	17
ONDRES	12
SAINT-MARTIN-DE-SEIGNANX	1
CAPBRETON	0
TOTAL	73

### **II-6 Les incidents relevés lors du déroulement de l'enquête publique.**

L'enquête s'est déroulée régulièrement et sans incident selon les procédures administratives et réglementaires en vigueur, avec une large information du public sur des supports variés

### **II-7 La clôture de l'enquête et les modalités de transfert des dossiers et du registre.**

L'enquête publique s'est conclue le mardi 30 juin 2015 à 18h 00 à l'issue des permanences mentionnées dans l'arrêté départemental du 30 avril 2015.

Les registres d'enquête déposés dans les mairies et la préfecture ont été clos par le Président de la commission d'enquête. Ils ont été collectés par les membres de la commission les 30 juin et 01 juillet 2015.

Ils ont été mis à la disposition de la commission d'enquête le 01 juillet 2015, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral, afin qu'elle puisse procéder à la saisie des observations, la rédaction du PV de synthèse des observations, à l'analyse des observations, et à la rédaction du rapport et des conclusions motivées.

### **II- 8 Description comptable des observations.**

L'enquête a fait l'objet de 178 observations ayant généré 547 questions. En effet la même observation recouvre souvent plusieurs aspects du projet.

### **II-9 Classement par thème.**

Ces 178 observations qui ont généré 547 questions, interrogations, critiques sur le projet qui recouvrent les thèmes suivants :

<b>Thème</b>	<b>Nombre</b>
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	1
Projet technique soumis à l'enquête	96
Cadre et qualité de vie des populations	207
Activités agricoles et sylvicoles	32
Eaux et Milieux naturels	61
Organisation et impacts du chantier	54
Parcellaire	81
Organisation de l'enquête	4
Question non référencables et hors sujet	8
Tous	3

### **II-10 Les pétitions.**

Au cours de l'enquête publique quatre pétitions ont été déposées.

Les quatre pétitions ont recueillis au total 96 signatures. Elles concernent :

- la création d'une protection antibruit à ST GEOURS- de-MAREMNE entre les deux ponts de l'échangeur pour réduire les nuisances dans le « lotissement de la forêt, demande exprimée par ailleurs par le maire de St GEOURS et deux autres particuliers (21 signataires).
- le prolongement d'un mur antibruit (Côté Mer), prévu à partie du pont de franchissement de la RD n° 337, jusqu'au pont de franchissement de la RD n°112, sur les territoires d'ANGRESSE et SAUBION et 100 mètres au-delà de ce pont côté BORDEAUX (21 signataires)
- la mise en place d'un mur antibruit pour la partie située entre les deux ponts (TYROSSE-SAUBION) et (TYROSSE-TOSSE) et environ 100 mètres après le pont de la RD n°112 afin de protéger les riverains situés dans cette zone (quatre signataires).
- la réalisation d'une protection acoustique supplémentaire à ANGRESSE (50 signataires). Protection du quartier MAYENTY.

### **II-11 Les compléments et précisions transmises en cours d'enquête publique.**

Lors de la visite des lieux du 22 mai 2015, la commission d'enquête et le Maître d'ouvrage ont rencontré Monsieur CERCIART dont la propriété est située sur le territoire de la commune de LABENNE.

Le projet soumis à enquête publique impacte la parcelle AK 86. Afin de conserver opérationnels l'accès à la parcelle de M. CERCIART depuis le chemin communal ainsi que l'allée de desserte interne de la parcelle, la surface a été réduite des 1 629 m<sup>2</sup> prévus initialement à 990 m<sup>2</sup>, selon le contour figurant sur l'extrait de plan établi par le Maître d'ouvrage.

Ces modifications ont été transmises par E-mail le 02 juin 2015 à la mairie de LABENNE et visées par le commissaire enquêteur lors de sa permanence du 11 juin 2015. Elles ont été incorporées à l'ensemble des dossiers d'enquêtes

### **II-12 : Procès-verbal de Synthèse des observations**

En application des dispositions de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, la commission d'enquête a établi un procès-verbal de synthèse des observations. Ce procès-verbal a été remis au Maître d'ouvrage le 07 juillet 2015, en conformité des dispositions de l'article R.123-16 du Code de l'Environnement.

### **II-13 : Mémoire en réponse au Procès-verbal de Synthèse des observations**

Le Maître d'Ouvrage a remis son mémoire en réponse à la commission le 30 juillet 2015

## **Résumé du chapitre I**

Le projet d'élargissement à 2X3 voies de l'Autoroute A63 entre ONDRES et SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE comporte une étude d'impact, et en conséquence une enquête publique est nécessaire.

Le projet se développe en totalité dans le département des Landes, et le Maître d'ouvrage (VINCI-Autoroutes) sollicite une Déclaration d'Utilité Publique qui est de la compétence des Services de l'Etat. En conséquence, **l'Autorité Organisatrice de l'enquête publique est la Préfecture des LANDES** (Article R.123-3 du Code de L'Environnement)

**L'organisation de l'Enquête publique**, et notamment la rédaction de l'arrêté préfectoral **respecte les dispositions de l'article R.123-9** du Code de l'Environnement.

**L'arrêté préfectoral du 30 avril 2015** portant ouverture d'une enquête publique unique respecte :

- Les dispositions de l'article R.123-7 (Enquête unique)
- Les dispositions de l'article R.123-6 (Durée de l'enquête (36 jours) supérieure à 30 jours et inférieure à deux mois)
- Les dispositions de l'article R.123-10 (Jours et heure de l'enquête publique)
- Les dispositions de l'article R.123-11 en matière de publicité.
- Les dispositions de l'article R.123-12 en matière d'information des maires des communes concernées.

Tout au long de l'enquête publique, **le public a pu formuler ses observations, ses propositions et ses contre-propositions conformément aux dispositions de l'article R. 123-13** du code de l'Environnement. Le Président de la commission s'est déplacé sur site à la demande du public afin d'analyser certaines situations particulières.

**La commission d'enquête a pu visiter les lieux, sans contraintes** conformément aux dispositions de l'article R.123-15 du Code de l'Environnement.

**La commission d'enquête a pu auditionner toutes les personnes utiles à une meilleure compréhension du dossier.** Toutes les personnes qui en ont fait la demande ont été reçues et auditionnées (Article R.123-16 du code de l'Environnement).

**La commission d'enquête a organisé le 29 mai 2015 en Mairie de BENESSE-MAREMNE une réunion publique d'information et d'échanges (REI)**, conformément aux dispositions de l'article R.123-17 du code de l'Environnement. Le résumé de cette réunion figure en annexe au rapport.

**La clôture de l'enquête publique est intervenue conformément aux dispositions de l'article R.123-18** du code de l'Environnement.

Un **Procès-Verbal de Synthèse des observations** a été établi par la commission, et **remis au Maître d'ouvrage (VINCI-Autoroutes), le 07 juillet 2015**, dans les huit jours suivant la clôture de l'enquête publique, conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du code de l'Environnement.



**L'Enquête publique a donné lieu à la formulation de 178 observations qui ont généré 547 questions** de la commission au Maître d'Ouvrage.

**Le Maître d'Ouvrage, (VINCI-Autoroutes), a transmis son « Mémoire en réponse »** au Procès-Verbal de Synthèse de la commission **le 30 juillet 2015** au Président de la commission.

L'analyse des observations du public et du Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage figure au chapitre III du rapport.

**En conséquence, l'enquête publique unique relative au projet d'élargissement de l'Autoroute A63 à 2X3 voies dans sa section ONDRES-SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE a été conduite dans le respect des dispositions du code de l'Environnement.**

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**



**CHAPITRE TROIS**  
**CONCLUSIONS DES ETUDES PAR**  
**THEME**

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

### ***III-CONCLUSION DES ETUDES PAR THEME***

#### **III-1 Constats de la commission d'enquête.**

- ✚ L'enquête publique s'est déroulée sans incident selon les procédures administratives et réglementaires en vigueur, avec une bonne information du public sur des supports variés (affichage sur les bâtiments administratifs et au voisinage du tracé où 32 panneaux ont été implantés par le Maître d'ouvrage (VINCI-Autoroutes).
- ✚ La préfecture des Landes a diffusé l'avis d'enquête publique sur son site internet : « [www.landes.pref.fr](http://www.landes.pref.fr) ».

La mobilisation du public a été significative. 178 observations qui ont généré 547 questions, interrogations, critiques sur le projet ont été formulées.

#### **III-2 . *Projet technique soumis à l'enquête***

Le projet technique a généré 96 questions sur les 547 recueillies lors de l'enquête publique (soit 17,55% du total). La moitié d'entre-elles (44 soit 8,04%) concernent des points singuliers.

Le Maître d'ouvrage a répondu à la totalité des questions posées au cours de l'enquête par le public, et par la commission à l'issue de l'enquête publique dans le cadre de son Procès-verbal de synthèse.

Les réponses sont précises et suffisantes pour que la commission puisse donner un avis motivé.

La commission souligne toutefois que les réponses apportées sont basées sur les études conduites par le Maître d'ouvrage au moment de l'enquête publique (Etudes de niveau APS). Certaines questions du public très précises doivent faire l'objet d'études complémentaires. Le Maître d'ouvrage s'est engagé dans son mémoire en réponse à conduire ces études dans la plus grande clarté et à en faire part au public concerné par l'intermédiaire de contacts individuels et/ou en renseignant un site dédié à cet effet. (<http://a63.sites.vinci-autoroutes.com/>) où le maître d'ouvrage apportera l'information nécessaire au public pendant toute la durée des études, travaux et exploitation de l'ouvrage.

La commission d'enquête recommande que les études complémentaires soient portées à la connaissance du public via le site internet dédié au projet.

#### ***bitumage de la voie de contournement.***

La commission d'enquête prend acte de la décision du Maître d'ouvrage :

- A court terme (Pendant la phase travaux) de remettre à niveau les deux accès aux aires de SAUBION.
- A long terme : **Elle recommande la passation d'une convention tripartite de gestion de ces accès**, entre la commune de SAUBION (En principe propriétaire des voies), La Communauté des Communes MAREMNE-ADOUR-CÔTE-SUD (MACS), (En principe gestionnaire de ces voies), et le concessionnaire (Vinci-Autoroutes),(Maître d'ouvrage de la mise à niveau), pour l'entretien à long terme.

### Concertation

Ce sous-thème concerne le renforcement relationnel entre le Maître d'ouvrage et les collectivités locales concernées par le projet.

La commission prend acte de l'engagement du Maître d'ouvrage de renforcer et amplifier la concertation pendant toute la durée de l'opération.

Le Maître d'ouvrage s'est engagé dans son mémoire en réponse à conduire ces études dans la plus grande clarté et à en faire part au public concerné par l'intermédiaire de contacts individuels et/ou en renseignant un site dédié à cet effet. (<http://a63.sites.vinci-autoroutes.com/>) où le maître d'ouvrage apportera l'information nécessaire au public pendant toute la durée des études, travaux et exploitation de l'ouvrage.

La commission **formule une recommandation sur ce point.**

### Contrepropositions

Ce sous-thème concerne la création d'une nouvelle entrée et sortie sur l'autoroute au niveau d'ONDRES, et divers aménagements ponctuels sur LABENNE et ONDRES.

La commission prend acte des justifications produites par le Maître d'ouvrage, et de l'engagement de ce dernier à poursuivre les études en concertation avec les intéressés.

### Economie générale et évaluation socioéconomique

Ce sous-thème concerne la justification du projet, son utilité et sa compatibilité avec le GPSO.

La commission d'enquête constate que les justifications du projet sont:

- l'amélioration de la fluidité du trafic et la sécurité des usagers par la création d'une troisième voie dans chaque sens de circulation (27 km). Cet élargissement viendra alors compléter la mise à 2 x 3 voies déjà réalisée au nord entre Saint-Geours-de-Maremne et Salles (100 km) et en cours plus au sud entre Ondres et la frontière espagnole (40 km) et supprimer ainsi ce secteur d'étranglement et de rupture de capacité pour le trafic ;
- la mise en œuvre d'un large programme d'aménagements environnementaux avec des protections acoustiques, des dispositifs de protection de la ressource en eau et de transparence hydraulique et des aménagements en faveur de la biodiversité et des continuités écologiques.

L'augmentation du trafic n'est donc pas la principale motivation.

La commission d'enquête constate que le Maître d'ouvrage et le porteur du GPSO sont en liaison depuis longtemps et que le projet GPSO a intégré les données du projet de mise à 2X3 voies de l'A63. Mais sa mise en œuvre reste éloignée dans le temps ce qui n'en fait pas un facteur déterminant dans la prise de décision d'aménagement de l'A63.

### Points singuliers

Ce sous-thème concerne des demandes très précises de particuliers relatives à l'impact du projet sur leur propriété.

La commission prend acte du niveau des études réalisées par le Maître d'ouvrage (Niveau APS).

La commission prend acte des études complémentaires à réaliser par le Maître d'ouvrage **qui conduiront si nécessaire à une correction spécifique sur les propriétés concernées.**

#### Section courante

Ce sous-thème concerne le traitement de l'ensemble de l'itinéraire et notamment les voies latérales au projet.

La commission prend acte du niveau des études réalisées par le Maître d'ouvrage (Niveau APS). Elle considère le traitement comme satisfaisant

Une large part des observations concerne les voies latérales de chantier qui pourraient être transformées par les Collectivités, après travaux, en voies publiques destinées au « délestage » et contournement de communes traversées par un trafic important en saison estivale et en particulier la route départementale 810 (ex route nationale 10).

Il est légitime pour les collectivités de rechercher les solutions qui écarteraient le trafic de leur territoire et de considérer qu'une fois utilisée par le constructeur autoroutier, la voie pourrait être réutilisée à d'autres fins.

Rappelons l'obligation du Maître d'ouvrage autoroutier : il est tenu de rétablir à l'identique une infrastructure existante qu'il a été amené à modifier ou à déplacer. Les voies concernées figurent sur les plans du projet, il s'agit de voies latérales utilisées pour l'agriculture, pour la sylviculture, de voies privées, de chemins ruraux ou de quelques voies publiques. Au cours des travaux, ces voies devront être déplacées et peuvent être utilisées par le trafic de chantier. La structure est en général renforcée pour résister à ces nouvelles sollicitations.

Localement, il peut être nécessaire de prolonger des tronçons existants. Dans certains cas, certaines voies figurant sur les plans ne sont en réalité que des chemins de fond de parcelles agricoles nécessaires au retournement ou à l'évolution des engins agricoles, lesquels ne mériteraient pas la qualification de voies latérales.

Il s'agit donc de dispositions provisoires ou de remise à l'état initial. Le réseau tel que figurant au dossier ne peut donc pas être considéré comme un document engageant le Maître d'ouvrage et pourra être modifié en fonction de la mise au point du projet et des stratégies de réalisation des travaux retenues par les entreprises adjudicataires.

Dans ces conditions, un plan synoptique des voies latérales sur les 27 km d'autoroute (des 2 côtés) ne peut pas être établi à ce stade.

De plus, la transformation de ces voies provisoires en routes publiques définitives ne fait pas évidemment partie de l'objet de l'enquête publique. La rattacher même de façon partielle, peut être assimilé à un détournement de procédure (cf. Q29121).

Le projet de mise à 2X3 voies de l'autoroute A63 dans sa section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE/ONDRES est bien étudié au niveau d'un AVANT-PROJET-SOMMAIRE (APS). L'enquête publique a démontré qu'il pouvait être amélioré dans ses détails sans remettre en cause la commande passée par l'Etat (Concédant) au Concessionnaire.

**La commission d'enquête recommande la poursuite des études dans la plus grande clarté, avec une concertation renforcée avec tous les partenaires concernés.**

Ces recommandations relatives aux conditions de poursuite du projet dans sa phase études et travaux, n'ont pas d'incidence sur les décisions à prendre par les autorités administratives compétentes.

### **III-3 Cadre et qualité de vie des populations**

Un tiers des requêtes du public concerne le cadre de vie des populations dont un quart concerne uniquement les nuisances sonores. Les riverains sont conscients que le projet devrait, pour la plupart d'entre eux, réduire ces nuisances sonores mais ils demandent d'aller plus loin et craignent que le respect des normes réglementaires apporte une amélioration plus théorique que réelle.

Sous réserve de vérification de l'étude à 3 ans, la création de protections antibruit (murs, merlons, revêtement), pour l'instant inexistantes constitue incontestablement une amélioration importante pour les riverains, comme le montre la réduction du nombre d'habitations exposées aux bruits les plus nuisibles.

Des contrôles concernant la vérification de l'efficacité intrinsèque des écrans, sera réalisée lors des marchés de travaux, ainsi que le contrôle de l'efficacité en façade des bâtiments. La commission d'enquête recommande que cette étude soit portée à la connaissance du public via le site internet dédié au projet.

Le maître d'ouvrage indique dans son mémoire en réponse qu'à ce stade, il n'y pas lieu d'annoncer à priori des suppléments ou augmentations de protections acoustiques, le projet ayant été élaboré et contrôlé par phases successives.

Il précise que le travail mené avec les deux associations « Les Riverains du Seignanx » et « Bénesse Environnement » les a conduits à renforcer les protections allant ainsi au-delà de la stricte application de la réglementation. Cette démarche initiée sur les communes fortement représentées par les associations a bien sûr été appliquée à tout le territoire, ainsi la contribution initiale des associations a bénéficié à tous les riverains et a amélioré la qualité du projet au final.

Même si la commission d'enquête reconnaît que le maître d'ouvrage va au-delà des prescriptions réglementaires, le ressenti de la population reste cependant très mitigé sur cette question, pour cela **elle recommande pour une meilleure acceptabilité du projet :**

- **une meilleure continuité des murs ou merlons ,**
- **la protection des zones d'habitations denses (lotissements), de la ZI du Tuquet, du quartier du PLACH à Saubion et du lotissement de la forêt à St Geours de Maremne,**



**- l'isolation totale des façades et non limitée aux murs les plus exposés et notamment à la hauteur de la gare de péage.**

La commission d'enquête prend acte de la réponse du maître d'ouvrage qui indique que "chaque observation sera analysée finement et s'il apparaissait des insuffisances avérées, des compléments seront apportés".

Concernant le rétablissement des accès aux parcelles, la création de nouveaux échangeurs et des aires de covoiturage, la commission d'enquête constate que :

- La création d'échangeurs nouveaux ne fait pas partie de la commande du concédant (l'Etat) au concessionnaire (Vinci Autoroutes). En conséquence le projet soumis à enquête publique ne prévoit pas la construction de nouveaux échangeurs.
- Toutefois, la création de nouveaux échangeurs est possible à condition de respecter la procédure décrite ci-après :
- La demande d'échangeurs nouveaux (en dehors du périmètre de la concession d'ASF) doit être faite au Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.
- Au vu de la demande, le Ministre ou son représentant peut ou non demander au concessionnaire d'engager une procédure particulière débutant par l'étude d'opportunité, intégrant un volet socio-économique et un volet de faisabilité technique. Ces études sont à la charge financière des collectivités demanderesses.
- L'engagement d'une telle démarche ne préjuge en rien de l'aboutissement et la réalisation de l'équipement qui devra être financé par les collectivités demanderesses.
- La construction d'aires de covoiturage ne fait pas partie de la commande du concédant (l'Etat) au concessionnaire (Vinci Autoroutes). Par contre, le concessionnaire (Vinci Autoroutes) est ouvert à la mise en œuvre d'un partenariat avec les collectivités intéressées. La commission d'enquête recommande la mise en œuvre d'un tel partenariat.

La commission prend acte de l'engagement du Maître d'ouvrage de rétablir les accès aux parcelles pendant et après travaux et d'étudier en détail le cas particulier de Monsieur DE BLIGNIERES.

Pour une meilleure acceptabilité du projet, la commission d'enquête approuve la réalisation d'un site internet dédié au projet (<http://a63.sites.vinci-autoroutes.com/>) où le maître d'ouvrage apportera l'information nécessaire au public pendant toute la durée des travaux et après :

- informations sur les mesures compensatoires,
- les rapports des experts naturalistes et écologues,
- le suivi de la qualité de l'air,
- les déboisements et surface d'application,
- contrôles du bon respect des seuils réglementaires des nuisances,
- calendrier des travaux,
- photos aériennes...

Enfin, la commission d'enquête recommande la création d'un comité de suivi intégrant les deux associations "Bénesse Environnement" et les "Riverains du Seignaux", et les représentants des riverains.

### **III-4 Activités agricoles et sylvicoles**

Même si les requêtes du public concernant les activités agricoles et sylvicoles étaient à la marge (moins de 1%), cela n'enlève en rien l'importance du sujet. **La commission d'enquête recommande une attention particulière pour toutes les exploitations agricoles et sylvicoles impactées.**

L'indemnisation des agriculteurs se fera sur la base d'un protocole mis au point et signé avec les organisations professionnelles agricoles (chambre d'agriculture, FDSEA, JA, MODEF, FDJA) et pour les sylviculteurs avec le syndicat des sylviculteurs.

Ce protocole couvre tous les cas de figure rencontrés. Par contre il ne traite pas du cas des bâtiments d'exploitations. Les bâtiments de cette nature devant être acquis sont peu nombreux et d'assez faible importance.

D'une façon générale, l'évaluation détaillée de chaque dossier individuel faite par France Domaine intègre les ouvrages annexes présents sur les terrains devant être acquis. Pour les cas particuliers non traités par France Domaine, une évaluation détaillée du coût de reconstruction, basée sur des devis, sera demandée aux propriétaires concernés et servira de base à l'indemnisation proposée.

En termes de sylviculture, le syndicat des sylviculteurs du Sud-Ouest a fourni des bases générales permettant l'évaluation des parcelles boisées, et il sera en mesure si besoin de procéder à une évaluation individuelle pour les dossiers qui le justifieraient.

Pour certaines exploitations, l'indemnisation de la partie devant être acquise, faite sur la base du protocole mis au point avec les organisations agricoles, intégrera une éventuelle dépréciation du reliquat s'il ne peut plus être considéré comme économiquement cultivable.

Une indemnisation sera faite également pour les modifications des systèmes d'irrigation. Des expertises pourront, le cas échéant, être réalisées.

Si pendant la réalisation des travaux, le maintien du passage dans l'ouvrage peut s'avérer temporairement impossible, un examen des solutions et indemnités, pouvant éventuellement être dues du fait d'un allongement de parcours, sera fait avec les exploitants directement impactés.

Les conditions d'exploitations ne doivent aucunement être modifiées et les dessertes continueront à être assurées, voire améliorées.

### **III-5 Eaux et Milieux naturels**

La commission a pris acte des réponses apportées par le maître d'ouvrage aux questions soulevées par les élus, les associations et le public concernant les impacts potentiels du projet sur l'eau et les milieux naturels. Ces réponses montrent que le pétitionnaire reste ouvert à coopérer avec les collectivités locales, notamment le syndicat de rivières pour rechercher en partenariat des solutions adaptées aux problèmes qui pourraient se poser.

Elle considère que l'état actuel des Barthes et les modifications, certes relativement mineurs qui seront apportées par le projet à l'écoulement général des eaux de surface, **justifie des mesures compensatoires locales dans la mesure où ces zones seront bien appropriées aux types de compensations prescrites par la DREAL après avis du CNPN.** Elle considère aussi **la vérification et l'aménagement éventuel des ouvrages aval des milieux récepteurs des bassins soit prise en compte dans les mesures compensatoires.**

Le choix de l'emplacement des bassins présenté dans le dossier « police de l'eau » est justifié par le profil de la plateforme et l'écoulement vers les milieux récepteurs. Le pétitionnaire a abandonné les solutions alternatives et modifié en conséquence plans parcellaires et emplacements réservés.

La construction du réseau de collecte et de rétention temporaire (2 heures) des eaux devraient à l'avenir permettre d'éviter toute pollution accidentelle des sols ou des milieux aquatiques. Compte tenu de l'importance du trafic PL, la probabilité d'occurrence d'un tel accident est élevée et milite pour que le maître d'ouvrage réalise des travaux provisoires ou définitifs au plus tôt dans le phasage de l'opération. S'agissant de la pollution résiduelle suite à l'accident de 2013, la commission ne peut juridiquement ni pratiquement, désigner des responsabilités. Mais elle **recommande qu'une solution puisse être trouvée en partenariat avec les services de l'Etat et les collectivités locales.**

Compte tenu de la sensibilité des milieux aquatiques, notamment les étangs de Beyres et d'Yrieu et des principaux ruisseaux, **elle recommande que l'arrêté autorisant les travaux au titre de la loi sur l'eau prescrive un état des lieux (eaux et sédiment) avant et après travaux.** Il doit en être de même pour les (autres) milieux récepteurs des exutoires des bassins (BM et FSE).

Bien que la réfection du système d'assainissement des eaux usées ou de surface des aires de repos ou de service (Saubion, Labenne) ne soit pas prévu par le projet, la commission rappelle que les dispositions de la loi sur l'eau impose au concessionnaire une obligation de résultat. L'arrêté préfectoral pourrait donc rappeler la qualité des eaux à obtenir après traitement et prévoir une vérification avant travaux afin de profiter de ceux-ci pour adapter, si nécessaire) les systèmes d'assainissement en conséquence.

Concernant l'impact des eaux du projet et leur écoulement sur les propriétés riveraines en particulier sur SAUBION, la commission prend acte des études complémentaires à réaliser par le Maître d'ouvrage **qui conduiront si nécessaire à une correction spécifique sur la propriété PELLIZON.**

Concernant l'écoulement ruissellement des eaux d'inondations, la commission prend acte des études complémentaires à réaliser par le Maître d'ouvrage **qui conduiront si nécessaire à une correction spécifique sur les propriétés concernées.**

Le suivi de l'efficacité des mesures est indispensable à la fois pour pérenniser l'acceptabilité sociale du projet et pour éviter une dégradation des milieux naturels. La **commission recommande donc que l'arrêté préfectoral prévoit la création d'un comité de suivi intégrant des représentants des associations et des riverains** qui

sera tenu régulièrement informé des analyse et contrôles de toute nature fait pendant et à près la réalisation du projet. Elle recommande aussi **que ces informations soient mises à la disposition du public, notamment via le site internet dédié au projet.**

S'agissant de la saturation du réseau de collecte des eaux à hauteur de la gare de péage, la commission prend acte de la volonté du maître d'ouvrage à travailler en partenariat avec les collectivités locales et **recommande qu'une évaluation soit faite après mise en service du nouveau système de collecte et de rétention des eaux de plateforme et qu'une solution soit recherchée en partenariat avec les collectivités territoriales concernées (Conseil départemental, MACS, communes).**

### **III-6 Organisation et impacts du chantier**

Le chantier est une phase délicate qui peut susciter bien des problèmes avec les riverains et les collectivités territoriales. Le maître d'ouvrage, qui vient de conduire une opération similaire entre Ondres et Biriadou, en est parfaitement conscient. Au-delà du phasage du chantier et des mesures y afférentes, qu'il a bien rappelés dans sa réponse, l'information préalable et continue du public et la concertation avec les riverains et les collectivités est un élément essentiel de l'acceptabilité du projet. La commission prend notamment acte de l'engagement du maître d'ouvrage à prendre contact avec les agriculteurs et à compenser, le cas échéant, les préjudices subis ainsi que de faire des mesures sur la profondeur des étangs avant et après travaux. Elle considère que le souhait des collectivités territoriales d'avoir une vue d'ensemble des travaux de voirie pendant et après le chantier et d'intégrer les voies de chantiers ou les voies latérales déplacées ou non dans une réflexion d'ensemble est légitime. Elle invite les riverains à contacter les représentants du concessionnaire avant le début du chantier. Elle estime que le pétitionnaire pourrait sans doute lever, au moins partiellement l'hypothèse « dans la mesures du possibles » qui touche une partie des mesures ERC.

Dans ces conditions, elle formule les recommandations suivantes :

#### **Information du public**

- La commission **recommande que les riverain soient informés directement par le pétitionnaire et suffisamment à l'avance**, de la date probable de début des travaux à proximité de leur propriété. Elle suggère aussi que **les précisions sur les détails des travaux et leur période d'exécution soient portées à la connaissance du public à travers un site dédié à cet effet.**
- Elle **recommande que les modalités et périodes d'interruption ou de modifications des réseaux d'irrigation soient arrêtées en liaison avec les exploitants** concernés. Pour les autres types de réseaux, elle suggère que **les abonnés concernés soient informés suffisamment à l'avance** de la période de travaux et des coupures d'alimentation.
- Elle **recommande que l'arrêté de DUP prescrive la création d'un comité de suivi et sa composition, incluant associations et riverains et que ce comité soit mis en place dès la phase de travaux avec, si nécessaire une composition adaptée** à cette période.
- Elle recommande **qu'un constat d'huissier pris en charge par le concessionnaire soit effectué sur les propriétés touchées par les travaux ou situées à proximité immédiate** soit à son initiative, soit sur demande du propriétaire.

Réseau de chantier

La commission **recommande que les collectivités territoriales soient informées suffisamment à l'avance, sous forme d'un schéma globale, pour leur permettre d'intégrer ces éléments dans leur plan de voirie et mettre en place un partenariat avec le concessionnaire pour leur réutilisation future.**

Bases de travaux et de dépôts

La commission **suggère que collectivités territoriales soient systématiquement informées du projet d'installer de telles bases sur leur territoire.**

Mesures ERC

L'expression « dans la mesure du possible » revient 23 fois dans l'énoncé des mesures ERC décrites dans l'étude d'impact<sup>1</sup>. **La commission recommande que l'arrêté de DUP se montre plus directif.**

Par ailleurs la commission considère comme très dommageable les conséquences d'une pollution accidentelle mal maîtrisée qui surviendrait pendant la phase de réalisation du projet. A cet égard elle estime donc que les eaux de ruissellement de l'ensemble de la plateforme autoroutière et pas seulement des zones de travaux intérieures ou extérieures à celle-ci, devraient être collectées et rendues confinables le plus rapidement possible. **Aussi suggère-elle que les travaux commencent par la réalisation d'un réseau de collecte et de traitement provisoire et/ou définitif complet du secteur.**

---

<sup>1</sup> Voir ci-dessus avis suite à la réponse Q-654

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**



**CHAPITRE QUATRE**  
**CONCLUSIONS DE L'ANALYSE**  
**BILANTIELLE**

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**



## **IV CONCLUSIONS DE L'ANALYSE BILANTIELLE**

### **IV-1 Examen et analyse de la commission d'enquête.**

Dans son arrêt dit « Ville nouvelle Est » du 28 mai 1971 : « Le Conseil d'État a considéré qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente. Par ce raisonnement, il met désormais en balance les avantages du projet avec ses inconvénients, qu'il s'agisse de son coût, de ses répercussions sur l'environnement ou de ses conséquences sur la propriété privée ; entre également en ligne de compte l'atteinte à d'autres intérêts publics »<sup>2</sup>. La commission a donc procédé à l'analyse des avantages et inconvénients du projet en définissant les critères pouvant affecté l'utilité publique du projet, divisés eux-mêmes en plusieurs sous-critères. Cette analyse a été utilisée en tant qu'outil d'aide à la décision et ne vaut que par une appréciation qualitative des différents critères et sous-critères. L'analyse bilancielle se présente sous forme de tableaux pour chacun des domaines suivants :

- Acceptabilité sociale du projet
- Utilité et cohérence du projet
- Nécessité et urgence de réaliser le projet
- Intégration du projet dans l'environnement
- Le projet et les observations du public

### **IV.2 Acceptabilité sociale du projet**

Grâce à une concertation préalable satisfaisante avec les riverains et les associations, un peu tardive mais réelle avec les collectivités territoriales (sauf le conseil départemental), le projet est bien connu et globalement bien accepté. La mise en place de dispositifs de protection contre le bruit et le traitement des eaux de ruissellement constituent des améliorations majeures de nature à faciliter l'acceptabilité du projet par les populations locales. Toutefois, cette acceptabilité :

- **d'une part pourrait être améliorée par :**
  - **une attention particulière du maître d'ouvrage sur les habitations individuelles le long du trajet ;**
  - **une réduction du bruit et des nuisances générées par la gare de péage pour les habitations situées à proximité immédiate ;**
  - **une meilleure continuité des murs antibruit ;**
  - **par la mise en place de protections à hauteur des zones d'habitation denses (ZI du Tuquet, le Plach, lotissement de la Forêt) ;**
  - **par la participation des ASF à la création d'aires de covoiturage (Ondres, Bénese-Maremne) ;**
  - **la participation des ASF à la création d'itinéraires de délestage ou de contournement en améliorant les voies latérales et en rétrocedant les voies de chantiers ;**
  - **un positionnement plus ajusté de certains bassins de rétention ;**
  - **la participation des ASF à la résolution de la pollution ponctuelle suite à l'accident de 2013 ;**

---

<sup>2</sup> 28 mai 1971 - Ministre de l'équipement et du logement c/ Fédération de défense des personnes concernées par le projet actuellement dénommé "Ville nouvelle Est" - Rec. Lebon p. 409

- **et d'autre part dépend largement des conditions d'exécution des travaux et notamment de la réalisation d'états de lieux contradictoires avant et après les travaux.**

#### **IV.3 Utilité et cohérence du projet**

Ce projet est utile. En effet, en supprimant le dernier goulet d'étranglement entre Belin-Beliet et la frontière espagnole, il va incontestablement fluidifier le trafic sur l'A63 et la sécurité des usagers, notamment en période estivale. Même si aucune augmentation significative du trafic n'est envisagée à moyen terme, le passage à 2x3 voies absorbera mieux le flot moyen de 10.000 camions qui circulent chaque jour sur ce tronçon.

Ce projet est cohérent, Il prend en compte la réalisation de voies douces (piétons & cyclistes) à l'occasion de la réfection des ponts. Il tient aussi compte de la création possible d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse (GPSO) dont la mise en service n'est pas envisagée avant 2032. Toutefois, faute d'échangeur nouveau et surtout de la création de voies latérales extérieures continues, il ne contribuera pas à l'amélioration du trafic local.

Ce projet de 323 M€ est inscrit en priorité dans le plan de relance de l'économie décidé par le gouvernement en 2015. La phase de travaux pourra avoir des effets économiques positifs sur les entreprises régionales. Sous réserve d'une indemnisation négociée avec la chambre d'agriculture, notamment pour les cultures à haute valeur ajoutée (semence, asperges, etc.), d'un bon rétablissement des réseaux d'irrigation et des chemins d'exploitations, et du rachat de la totalité des parcelles devenues inexploitable, il n'aura pas d'effets destructeurs sur les activités agricoles et sylvicoles.

**Une attention particulière devra être portée par le pendant phase travaux sur les activités liées au tourisme, notamment pour l'hébergement et la restauration et activité de tourisme.**

#### **IV.4 Nécessité et urgence de réaliser le projet**

Les travaux d'élargissement intègrent la mise aux normes en termes de nuisances sonores et de traitement des eaux de ruissellement. Ils sont donc à cet égard absolument nécessaires d'autant qu'il est difficilement envisageable de réaliser ceux-ci sans ceux-là. En effet, le positionnement des murs, merlons, fossés et bassins est lié à la largeur de la chaussée. Les réaliser seuls bloquerait définitivement toute possibilité d'élargissement futur.

**Le maître d'ouvrage pourrait toutefois profiter des travaux d'élargissement de la réfection des pistes latérales qui doivent être déplacées pour améliorer le drainage de part et d'autre de l'autoroute.**

#### **IV.5 Intégration du projet dans l'environnement**

L'impact du projet sur les eaux superficielles est globalement très positif puisque les eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière seront désormais collectées dans des bassins permettant leur rétention et leur traitement : la pollution chronique sera nettement réduite et la pollution accidentelle facilement circonscrite et traitable. Compte tenu de l'importance du trafic PL, la probabilité d'occurrence d'une pollution

accidentelle est certaine. **Il est donc hautement souhaitable que le calendrier des travaux privilégie en priorité la collecte et la rétention des eaux de ruissellement du chantier et de la plateforme, au mieux en commençant par la création du réseau et des bassins définitifs, au minimum par des installations provisoires.**

**Trop de mesures de réduction des impacts seront mises en place « dans la mesure du possible ». Il est donc souhaitable que l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique et/ou d'autorisation au titre de la loi sur l'eau lève le maximum d'hypothèses et imposent les mesures qui soient économiquement et techniquement réalistes.**

**L'exécution des travaux constitue le danger principal pour la protection des eaux et des espèces. Le calendrier devra faire l'objet de prescriptions précises ; les zones les plus sensibles, notamment les étangs et les cours d'eau devraient faire l'objet d'un état des lieux avant et après travaux. Les mesures de contrôle et de suivi en cours de chantier doivent être clairement définies.**

#### **IV.6 Le projet et les observations du public**

Conscients que le projet réduira voire supprimera le risque de pollution accidentelle, les élus et le public y sont globalement favorables. Seule une association (les Amis de la Terre) conteste formellement sa réalisation. Ils demandent toutefois de mieux optimiser l'emprise et, partant, les acquisitions foncières. En outre ils expriment de **nombreuses craintes que le maître d'ouvrage doit avoir à cœur de lever avant le début des travaux :**

- **information et déroulement des travaux**
- **états des lieux avant et après travaux**
- **indemnisation des préjudices agricoles ou industriels**
- **protection des activités touristiques d'hébergement et de restauration**
- **définitions précises des procédures de suivi et instauration d'un comité ad hoc.**

**La prise en compte de la pollution ponctuelle suite à l'accident de 2013 répondrait à bien des observations défavorables des élus, des associations et des particuliers.**

**Un quart des questions soulevées pendant l'enquête concerne les nuisances sonores. Le maître d'ouvrage pourrait mieux tenir compte de ces observations par :**

- **une meilleure continuité des murs ou merlons ;**
- **la protection des zones d'habitations denses (lotissements) ;**
- **l'isolation totale des façades et non limitées aux murs les plus exposés ;**
- **la réduction des nuisances sonores à hauteur de la gare de péage.**

#### ***IV.7 Conclusion de l'analyse bilantielle***

100 sous-critères ont été examinés pour analyser les avantages et inconvénients de la demande de déclaration d'utilité publique. En tenant compte de la pondération des critères, le bilan de cette analyse est : mauvais à 9%, moyen à 24 %, bon à 67%

Le projet est utile et cohérent (83%). Il est aussi nécessaire et urgent (93%) :

- utile car il permettra de fluidifier le trafic et de renforcer la sécurité des usagers. En outre, il s'inscrit en priorité dans le plan de relance de l'économie et pourra avoir des effets économiques positifs sur les entreprises régionales ;
- cohérent car il prend en compte la réalisation des voies douces à l'occasion de la réfection des ponts et tient compte de la création possible d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse (GPSO). Toutefois, il ne contribuera pas à l'amélioration du trafic local ;
- nécessaire car il réduira sensiblement les impacts négatifs de l'autoroute sur le cadre de vie des riverains (dispositifs antibruit) et la protection contre la pollution chronique et accidentelle de la plateforme (collecte des eaux de ruissellement). Il est cependant très souhaitable que la plateforme soit « isolée » dès le début des travaux.

Son impact sur l'environnement, notamment en phase travaux est pris en compte et corrigé (56%), toutefois, il est hautement souhaitable que les mesures de compensation soient opérées localement et que l'arrêté de DUP se montre directif en supprimant les notions de « dans la mesure du possible » pour les mesures d'évitement ou de réduction.

Globalement, le public n'est pas défavorable à la déclaration d'utilité publique de l'élargissement de l'autoroute A63 (64%). Toutefois, son acceptabilité sociale (59%) peut être améliorée :

- vis-à-vis des collectivités territoriales par la concertation pour la création des aires de covoiturage, la définition et la récupération des voies latérales modifiées ou des voies créées pour les besoins du chantier et un partenariat pour rechercher une solution à la pollution ponctuelle de 2013 ;
- vis-à-vis des riverains par l'amélioration des dispositifs antibruit (continuité des murs ou merlon, protection des zones d'habitation, zone de la gare de péage) ; un positionnement moins consommateur d'espace des bassins et la prise en charge d'un état des lieux avant et après le chantier.

Une bonne information du public, des associations, et des collectivités est nécessaire, tant pendant la période des travaux qu'en phase d'exploitation, à travers la mise en place d'un site informatique dédié et d'un comité de suivi ainsi qu'une information, directe et des riverains



**CHAPITRE CINQ**  
**CONCLUSION GENERALE**

## **INTERET GENERAL ET UTILITE PUBLIQUE DU PROJET D'ELARGISSEMENT A 2X3 VOIES DE L'AUTOROUTE A63 ENTRE ST GEOURS DE MAREMNE ET ONDRES**

### **V-1 Intérêt général du projet**

Le projet vise essentiellement à améliorer la fluidité du trafic routier entre Bordeaux et la frontière espagnole. En effet, après la transformation de la RN 10 en autoroute concédée en 2009 et l'élargissement à 2x3 voies de la section Ondres-Biriatou, la portion située en St Geours de Maremne et Ondres est la dernière à rester en 2x2 voies.

Il en résulte un goulet d'étranglement qui génère, notamment l'été avec la fréquentation des plages landaises, un fort ralentissement du trafic. En outre, avec plus de 10.000 camions/jour l'autoroute A63 est l'une des plus fréquentées de France pour le trafic PL. La 2<sup>o</sup> voie est souvent entièrement utilisée par les PL, les autres véhicules doivent rester sur la voie de gauche et le dépassement des camions entre eux entraîne de forts ralentissements.

Cette situation est génératrice de dangers supplémentaires pour les usagers. La mise à 2x3 voies permettra de rouler à des allures plus régulières, de mieux respecter les distances de sécurité et de faciliter les dépassements, d'autant que la voie la plus à gauche est interdite aux PL.

La tendance « locavore » de la société n'aura sans doute pas, même à moyen terme, une influence suffisante pour réduire sensiblement le trafic. En effet, l'A63 est un axe majeur des transports routiers européens et les exportations, y compris de produits agroalimentaires, depuis la péninsule ibérique vers le reste de l'Europe devrait sans doute continuer, voire croître dans les années à venir. La part ferroviaire de ces transports restera marginale. En effet, la mise en service de l'autoroute ferroviaire a été ajournée sine die par le gouvernement et la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse (LGV), susceptible de libérer les sillons nécessaires au fret ferroviaire rencontre une forte opposition et n'est pas envisagée avant 2028 jusqu'à Dax et 2032 jusqu'à Hendaye.

L'amélioration de la fluidité et de la sécurité des déplacements par voie routière profitent incontestablement à l'ensemble de la population locale, nationale et européenne et peut donc être considérée comme servant l'intérêt général.

Le projet figure en outre parmi les trois projets prioritaires d'infrastructure définis par le gouvernement pour faciliter la reprise économique du pays et réduire le chômage. Cet aspect renforce encore son caractère d'intérêt général.

La variation des tarifs du péage n'est pas totalement libre : elle est soumise aux dispositions fixées par la Loi et contrôlées par le gouvernement. On ne peut donc pas affirmer que ce projet ne sert que les intérêts financiers du maître d'ouvrage.

### **V-2 utilité publique du projet**

L'intérêt général étant démontrée, l'utilité publique repose sur le fait que les avantages du projet l'emportent sur ses inconvénients.

### **V.2.1 Les insuffisances et les faiblesses du projet**

Le projet n'est pas sans incidence sur le milieu naturel et sur l'environnement. 11 zones humides sont touchées. Des dérogations pour destruction d'espèces protégées devront être autorisées après avis du CNPN. 19 ha supplémentaire vont être imperméabilisés. Toutefois, le projet détaille bien les mesures d'évitement ou de réduction qui sont prises. Celle-ci sont suffisantes mais ne seront, parfois, appliquées que « dans la mesure du possible ». Elle montre aussi que l'impact sur les zones les plus sensibles et notamment le marais d'Orx est très limité. Les atteintes inévitables seront compensées à hauteur d'une trentaine d'hectares dans des zones et selon des modalités qui ne sont pas encore totalement définies.

L'étude d'impact ne prend pas en compte la modification récente de l'alimentation en eau potable (AEP) de la ville d'Ondres et, partant, ne démontre pas l'absence de nuisances. Celles-ci restent toutefois très peu probables car la bande des 300 m de part et d'autre de la zone de travaux n'affecte pas les périmètres de sécurité des forages concernés.

Les riverains estiment que les protections sonores sont insuffisantes et contestent parfois les résultats des études acoustiques. Celles-ci ne tiendraient pas suffisamment compte des vents, de la suppression des écrans boisés naturels ni de la vitesse réelle des véhicules. La commission constate que la méthode utilisée n'a pas été mise en cause par l'autorité environnementale. Elle note aussi que la vitesse de référence des PL dans les calculs a été augmentée suite à l'intervention d'une association. Le nombre d'habitations exposées à des niveaux sonores nocturnes supérieurs à 55 dbA passe de 230 à 167 ; 7 seulement, au lieu de 144, dépasseront encore le seuil des 60 dbA, dont aucune au-delà de 65 dbA. Les maisons les plus exposées pourront bénéficier de protections de façades. Toutefois, même si la réglementation est respectée, la commission constate que les nuisances sonores, qui baissent partout ailleurs, vont (légèrement) agrémenter à proximité de la gare de péage et que certains lotissements importants (Le Tuquet, Le Plach, La Forêt) sont appelés à se densifier encore à l'avenir.

La phase de réalisation des travaux est la plus sensible d'une part parce que le maître d'ouvrage sous-traite alors à des entreprises locales et d'autre part parce que le calendrier devrait respecter de nombreux impératifs, parfois contradictoires et que les destructions d'espèces pourraient être plus importantes que prévues. Par ailleurs, cette phase qui s'étalera sur trois à cinq années, générera des nuisances pour les riverains et peut perturber certaines activités. Toutefois, de nombreuses mesures sont prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets nocifs des travaux et des protocoles stricts seront passés entre le maître d'ouvrage et ses sous-traitants. La commission note toutefois que plusieurs mesures ne seront appliquées intégralement que « dans la mesure du possible ».

Les atteintes aux activités économiques sont réelles mais limitées et devraient être correctement corrigées. Dix exploitations agricoles vont se voir amputées de terres cultivées ou de prairies. La consommation de terres rend peu inexploitable quelques parcelles agricoles ou sylvicoles qui le sont actuellement mais elle ne remet en cause l'existence d'aucune exploitation. Les réseaux d'irrigations et les accès aux parcelles

seront maintenus ou rétablis. Le montant des indemnisations fait l'objet de protocoles établis ou en cours de finalisation avec la chambre d'agriculture et le syndicat des sylviculteurs. En dehors de l'agriculture, très peu d'activités économiques pourraient être touchées par le projet. Il s'agit notamment d'un entrepôt, d'un site d'hébergement touristique et d'un promoteur immobilier. Le maître d'ouvrage semble bien disposer à rechercher avec les exploitants une solution qui ne porte pas atteinte à leur activité.

### **V-2-2 Les aspects positifs du projet**

L'élargissement améliore incontestablement la sécurité des usagers de l'autoroute. C'est un point essentiel sur un axe majeur de circulation des poids lourds venant de la péninsule ibérique et qui dessert d'importantes régions touristiques es est donc très fréquenté par les vacanciers.

Ce projet va permettre la construction de dispositifs de protection des riverains contre les nuisances sonores générées par le trafic autoroutier, travaux qui n'avaient pas été imposés lors de la construction de l'autoroute et qui n'auraient pas été faits si l'élargissement n'était pas été envisagé. Le maître d'ouvrage estime même qu'il s'agit d'une démarche volontaire de sa part car il considère que l'élargissement en lui-même n'est pas une « modification substantielle » de l'existant. La commission ne se prononce pas sur ce point mais estime que l'érection de plus de 10 km de murs ou de merlon constitue un aspect très positif du projet.

Ce projet va permettre la mise aux normes de la plateforme autoroutière avec les exigences de la loi sur l'eau. Cette loi de 1986 n'avait évidemment pas été prise en considération lors de la construction de l'autoroute actuelle à la fin des années 70. Certes, la transparence hydraulique est à peu près satisfaisante mais elle pouvait être améliorée, surtout sur la commune de Labenne. Mais surtout, il n'existe actuellement aucun système de récupération ni de traitement des eaux de ruissellement, sauf à sur quelques points particuliers (aires de services, gare de péage). Les eaux de pluies se déversent donc directement dans le milieu environnant. Le projet prévoit « l'isolation aquatique » de la plateforme sur les 27 km prévus pour être élargis. 22 bassins (dont deux FSE) seront construits, ils permettront de recueillir les eaux, de les traiter en partie et, en cas de pollution accidentuelle, de les confiner pendant au moins deux heures, permettant ainsi de pomper le polluant avant qu'il ne rejoigne le milieu naturel.

Le projet prend en compte le schéma régional de cohérence écologique et respecte la continuité des trames vertes et bleues. Deux ouvrages hydrauliques supplémentaires vont être construits. Sur les 35 ouvrages existants, huit seront repris pour améliorer la transparence piscicole et dix pour améliorer la transparence faunistique. Aucun passage grande faune (PGF) ni « chiroptéroduct » n'est construit mais l'étude d'impact n'en démontre pas la nécessité.

Le projet fait partie du plan de relance de l'économie décidé par le gouvernement dont il constitue l'une des trois priorités et en représente 17% du montant (323 M€ sur 2 mM€). Il sera l'occasion de fournir du travail à des entreprises régionales et aura, au moins temporairement, un effet bénéfique sur l'économie locale. Par ailleurs, certaines activités locales bénéficieront des travaux de réfection des voies latérales.



## RECOMMANDATIONS

**de la commission d'enquête relatives à l'enquête préalable à la  
déclaration d'utilité publique du projet d'élargissement à 2X3  
voies de l'Autoroute A63  
Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE / ONDRES.**

### V.3 Recommandations

Comme l'a démontrée l'analyse bilantielle, les avantages du projet l'emportent largement sur ses inconvénients. Le bilan ci-dessus le conforte. Toutefois, afin d'atténuer certains aspects négatifs, améliorer l'acceptabilité sociale du projet et sécuriser sa réalisation, la commission émet les recommandations suivantes :

### **RECOMMANDATIONS A L'ATTENTION DE L'AUTORITE CHARGÉE DE PRENDRE LA DECISION DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

1. La commission approuve les décisions du maître d'ouvrage concernant :
  - à Labenne, pour le rétablissement de la RD 71 et l'implantation du bassin BM 462,
  - à Bénesse-Maremne : choix du côté « mer » pour les bassins BM 536 et BM 551,
  - à Angresse : choix du côté « mer » pour le bassin BM 551,**et recommande qu'elles soient avalisées dans la DUP.**
2. La commission **recommande que l'arrêté de DUP prescrive la création d'un comité de suivi et sa composition, incluant associations locales et riverains et que ce comité soit mis en place dès la phase de travaux avec, si nécessaire une composition adaptée** à cette période.
3. Ayant constaté que l'expression « dans la mesure du possible » revient 23 fois dans l'énoncé des mesures ERC décrites dans l'étude d'impact<sup>3</sup>. La commission recommande **que l'arrêté de DUP se montre plus directif sur la mise en œuvre des mesures destinées à éviter ou réduire les effets du projet sur l'environnement.**
4. Afin de mieux vérifier l'impacte réel des travaux sur les sites les plus sensibles, la commission **recommande que l'arrêté déclarant l'opération d'utilité publique, prévoie des états des lieux des milieux aquatiques les plus sensibles (Boudigau, étangs, etc.) avant et après la réalisation du projet**

### **RECOMMANDATIONS A L'ATTENTION DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

1. Suite à l'engagement du concessionnaire, la commission d'enquête **recommande la mise en œuvre d'une démarche de type « 1% paysages » avec les collectivités locales qui le demandent.**

2. La commission approuve les choix du maître d'ouvrage concernant le positionnement des installations consommatrices d'espaces, notamment les bassins et le rétablissement des passages supérieurs. Toutefois, elle considère que ces positions peuvent encore être affinées dans le projet définitif et **elle recommande que le pétitionnaire ajuste encore mieux les besoins, notamment en ce qui concerne la position exacte des bassins pour réduire la surface d'emprise et n'hésite pas à restituer le terrain qui n'aurait finalement pas été utilisé.**
3. Pollution du sol suite à l'accident de 2013 : La commission **recommande que, indépendamment de la position définitive du bassin BM 536, une solution soit trouvée sur la pollution de ce site en partenariat entre le concessionnaire, les collectivités territoriales et l'Etat.**
4. Information du public  
Le Maître d'ouvrage s'est engagé dans son mémoire en réponse à conduire ces études dans la plus grande clarté et à en faire part au public concerné par l'intermédiaire de contacts individuels et/ou en renseignant un site dédié à cet effet. Dans ces conditions la commission recommande
  - **la réalisation d'un site internet dédié à l'opération permettant notamment de suivre le calendrier et l'avancement des travaux ;**
  - **la mise en place d'un calendrier de réunions régulières avec les collectivités concernées par le projet pendant environ cinq ans ;**
  - **la mise en œuvre d'un comité de suivi ;**
  - **la constitution par le maître d'ouvrage d'un dossier<sup>4</sup> dit « des engagements du concessionnaire en faveur de la protection de l'environnement ».**
5. Voirie :
  - La commission **recommande que les collectivités territoriales soient informées suffisamment à l'avance, sous forme d'un schéma global<sup>5</sup>, des caractéristiques envisagées pour les voies latérales déplacées et les voies créées pour les besoins du chantier pour leur permettre d'intégrer ces éléments dans leur plan de voirie et mettre en place un partenariat avec le concessionnaire pour leur réutilisation future.**
  - La commission **recommande la mise en œuvre d'un partenariat avec les communes concernées (Ondres, Bénese-Maremne, voire St-Geours de Maremne) pour la définition et la construction d'aires de covoiturage à proximité des échangeurs existants.**

---

<sup>4</sup> Développant les sujets thématiques conventionnels : environnement physique, faune et flore, aménagement et urbanisme, agriculture et sylviculture, environnement acoustique, qualité de l'air, paysage et cadre de vie, tourisme et loisirs, patrimoine culturel, phase travaux.

<sup>5</sup> Intégrant le tracé des voies latérales rétablies, celui des voies modifiées ou créées par les entreprises pour la construction de l'ouvrage et les sections de projet ou la continuité des voies latérales n'est pas assurée.

6. Reconstitution des bâtis et installations diverses sur les parcelles expropriées

La commission **recommande** :

- **d'une part de bien intégrer dans leur indemnisation tous les frais afférents (reconstitution de haies, déménagement des locaux etc.)**
- **et d'autre part de faire en sorte que cette reconstruction puisse avoir lieu avant la démolition de l'ancienne installation**

La commission **recommande une attention particulière pour toutes les exploitations agricoles et sylvicoles impactées.**

7. Protections antibruit

La commission a noté le très grand nombre de requêtes qui lui ont été formulées concernant les nuisances sonores. Elle est consciente de la qualité des études qui ont été faites et de la valeur du résultat probable des protections envisagées. Toutefois, pour une meilleure acceptabilité du projet dans son ensemble, **la commission d'enquête recommande fortement aux demandes de porter une attention particulière sur ce sujet, de bien étudier et de fournir une réponse précise et motivée à toutes les demandes faites par le public.**

Concernant certains points particuliers ayant fait l'objet de remarques nombreuses, la commission recommande :

- **une meilleure continuité des murs ou merlons ;**
- **le prolongement du mur antibruit entre les deux ponts permettant aux routes départementales reliant TYROSSE à SAUBION et TOSSE et 100 mètres au-delà du pont permettant à la RD n°112 de franchir l'autoroute (Côté Mer et Côté BORDEAUX).**
- **la création d'un merlon antibruit entre les deux ponts des bretelles d'accès à l'autoroute à St Geours de Maremne.**
- **une attention particulière aux bruits générés par l'aire de service de Labenne**

La commission constate que les abords de la gare péage est la seule zone qui verra le niveau des nuisances sonores augmenter (légèrement). Elle comprend la nécessité d'un revêtement plus solide à cet endroit comme l'impossibilité d'assurer une protection efficace par des murs ou merlon. **Elle recommande toutefois que le maître d'ouvrage face un effort particulier pour les habitations concernées, notamment par la mise en œuvre d'isolement renforcés sur toutes les façades des bâtiments exposés.**

8. Phase de travaux

La commission **recommande que les riverain soient informés directement par le pétitionnaire et suffisamment à l'avance**, de la date probable de début des travaux à proximité de leur propriété. Elle suggère aussi que **les précisions sur les détails des travaux et leur période d'exécution soient portées à la connaissance du public à travers un site dédié à cet effet.**

Elle **recommande que les modalités et périodes d'interruption ou de modifications des réseaux d'irrigation soient arrêtées en liaison avec les**

**exploitants** concernés. Pour les autres types de réseaux, elle suggère que **les abonnés concernés soient informés suffisamment à l'avance** de la période de travaux et des coupures d'alimentation.

Elle recommande **qu'un constat d'huissier pris en charge par le concessionnaire soit effectué sur les propriétés touchées par les travaux ou situées à proximité immédiate** soit à son initiative, soit sur demande du propriétaire.

Par ailleurs elle considère comme très dommageable les conséquences d'une pollution accidentelle mal maîtrisée qui surviendrait pendant la phase de réalisation du projet. A cet égard elle estime donc que les eaux de ruissellement de l'ensemble de la plateforme autoroutière et pas seulement des zones de travaux intérieures ou extérieures à celle-ci, devraient être collectées et rendues confinables le plus rapidement possible. **Aussi suggère-elle que les travaux commencent par la réalisation d'un réseau de collecte et de traitement provisoire et/ou définitif complet du secteur.**

Bases de travaux et de dépôts : la commission **suggère que collectivités territoriales soient systématiquement informées du projet d'installer de telles bases sur leur territoire**

#### 9. points particuliers

- a. Concernant la station de pompage de Labenne, La commission **recommande la mise au point du dossier technique en partenariat avec la commune de LABENNE.**
- b. Elle **recommande la modification de la connexion de l'ouvrage FSE 506 conformément aux souhaits exprimés par le syndicat de rivières**
- c. saturation du réseau de collecte des eaux au péage de Bénesse-Maremne  
Elle **recommande qu'une évaluation soit faite après mise en service du nouveau système de collecte et de rétention des eaux de plateforme et qu'une solution soit recherchée en partenariat avec les collectivités territoriales concernées (Conseil départemental, MACS, communes).**
- d. traitement des eaux sur l'aire de Saubion : Elle **recommande une vérification de la qualité des eaux après traitement et de faire les aménagements en conséquence.**
- e. bitumage et entretien de la voie de contournement des Aires de Repos de SAUBION. Une remise à niveau des 2 accès aux aires de Saubion sera réalisée lors de l'élargissement. La commission **recommande la passation d'une convention tripartite de gestion de ces accès**, entre la commune de SAUBION (en principe propriétaire des voies), la Communauté des Communes MAREMNE-ADOUR-CÔTE-SUD (MACS)

#### 10. demandes des particuliers

Ayant étudié les demandes de modifications faites par les riverains et les réponses du maître d'ouvrage (voir le détail dans le rapport), la commission formule à cet égard les recommandations suivantes :

- a. **Rechercher en concertation avec Madame Marie une solution concernant la position exacte du bassin, le maintien ou la reconstitution des rideaux d'arbres et la nécessité et les modalités du déplacement du hangar ;**
- b. **Rechercher en concertation avec monsieur de Blignières, une solution sur la position exacte du bassin BM 418**
- c. **de tout mettre en œuvre pour que les travaux d'élargissement et connexes ne remettent pas en cause la possibilité d'installer un assainissement individuel sur la parcelle 108/08** selon les prescriptions du SYDEC. (SNC FONCIERE LE BON COIN)
- d. La commission prend acte des études complémentaires à réaliser par le Maître d'ouvrage **qui conduiront si nécessaire à une correction spécifique sur la propriété PELLIZON**
- e. **recommande néanmoins une vérification contradictoire avec M. Dubuc de l'accessibilité du quai de déchargement de « l'Hacienda » après travaux, et, si nécessaire la prise en charge de la modification de celui-ci.**

**RECOMMANDATIONS A L'ATTENTION DES COLLECTIVITES TERRITORIALES**

**Outre la recherche d'un partenariat avec le maître d'ouvrage sur les points évoqués ci-dessus, la commission recommande que les collectivités locales qui le souhaitent fassent connaître au plus vite leur volonté de participer à la démarche volontaire « 1% paysages » proposée par le concessionnaire.**

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**



**CHAPITRE SIX**  
**AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**Autoroute A63 Elargissement à 2x3 voies (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE ONDRES)**  
**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE à la déclaration d'utilité publique**  
**CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**



**IV –AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.**

En conséquence et partant du principe que le maître d'ouvrage respectera les engagements pris dans le mémoire en réponse, pour les motifs ci-avant exposés, la commission d'enquête émet :

**UN AVIS FAVORABLE**

**A la délivrance de l'arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique du projet d'Elargissement à 2X3 voies de l'Autoroute A63 (Section SAINT-GEOURS-DE-MAREMNE - ONDRES).**

Fait et clos à GARREY le 09 Août 2015.

**La commission d'enquête**

Le président



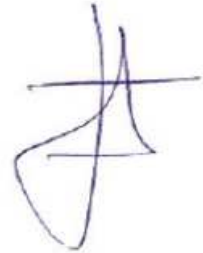
**Alain TARTINVILLE**

La membre titulaire



**Marion THENET**

Le membre titulaire



**Jacques LISSALDE**